

B 190721

ENGI JÓZSEF

# *Négy keréken II.*



*közlekedéstörténeti tanulmányok*

Engi József  
NÉGY KERÉKEN II.

*közlekedéstörténeti tanulmányok*



B 190721

Engi József

# NÉGY KERÉKEN II.

*közlekedéstörténeti tanulmányok*

12900

**BELVEDERE**  
Szeged, 2003

Engi József  
NÉGY KERÉKEN II.

*közlekedéstörténeti tanulmányok*

A kötet megjelenését támogatta

EMKE Kft.



SZTE Klebelsberg Könyvtár



J000987099

*szerkesztette*

Kiss Gábor Ferenc

**B 190721**

© Engi József, 2003

© Belvedere Meridionale, 2003

## A közúti közlekedés szervezése és problémái a hatvanas években

1963. május 3-án értekezletet tartottak a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban a megyei szállítási bizottságok működésével összefüggő kérdések megvitatása céljából. Az értekezleten részt vettek a megyei tanácsok illetékes elnökhelyettesei, az autóközlekedési vállalatok igazgatói, az érdekelt minisztériumi vezetők és a közlekedési ágak képviselői. A tanácskozást Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára nyitotta meg, majd Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes tartott beszámolót a megyei szállítási bizottságok létesítésének céljáról és a működésük során ez ideig szerzett tapasztalatokról. A megyei szállítási bizottságok létesítéséhez jó példát szolgáltatottak a korábbi megyei mezőgazdasági szállítási bizottságok. Hogy mennyire eredményes volt ezeknek a bizottságoknak a munkája, mutatta, hogy 1962 októberében Somogy megye területéről 80 közhasznú tehergépkocsit kértek a termelősövetkezetek a cukorrépa fuvarozás céljára. A mezőgazdasági szállítási bizottság megvizsgálta a termelősövetkezetek igényeit és 16-ra csökkentette a szükséges tehergépkocsik mennyiségét. Jó szervező munkával 80 gépkocsi helyett 16-tal is időben elvégezhető volt a fuvarfeladat.

Fontos feladatok vártak a megyei szállítási bizottságokra a korszerű közúti fuvarozási módszerek alkalmazásával kapcsolatban is. Igen fontos feladat volt a már bevezetett központosítások rendszeres figyelemmel kísérése és a felszabadult gépkocsik megfelelő hasznosítása.

Rendkívül fontos volt, hogy a fuvaroztatók mindent megtegyenek a rendelkezésükre bocsátott gépkocsik maximális kihasználása érdekében (1. ábra). Hangsúlyozták, hogy az eddigieknél jobban igénybe kell venni a megyei pártbizottságok segítségét is és többször kell a megyei sajtóban közzétenni a szállítási munkával, az eredményekkel és hiányosságokkal foglalkozó cikkeket, közleményeket.<sup>1</sup>

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság az irányítása alá tartozó autóközlekedési vállalatok hatáskörébe adott több olyan feladatot, amit korábban jogszabály nem utalt kizárólagos hatáskörébe. Az átadott feladatok közül a jelentősebbek a következők voltak:

- a vállalat működési területén kirendeltség létrehozása;
- a megye területén meglevő és csak a vállalat járatai által érintett megállóhelyek át-helyezése, megszüntetése a helyi szervek meghallgatásával;
- az érvényes személyforgalmi díjszabás országos előírásai alapján a működési területén indított új autóbuszjáratok viteldíjának megállapítása;
- a darabárus járatok szervezése és fejlesztése;
- a működési területén taxi telepítése, taxiállomások helyének kijelölése és megszüntetése;



- a vállalat rendelkezésre bocsátott építési mutatóval ellátott felújítási keret felhasználása;
- az országos rakodási normák figyelembevételével árunem, árucsoport és fuvaroztatói fajlagos állásidőnormák képzése.

Ugyanekkor a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatósága utasította a felügyelete alá tartozó vállalatokat, hogy 1963. december 31-ig készítsék el új ügyrendjüket. Az ügyrend elkészítésénél kötelező jelleggel kellett felhasználni az autóközlekedési vállalatok hatáskörének növeléséről, valamint szervezetéről és ügyrendjéről szóló AVIG-utasítások rendelkezéseit.<sup>2</sup>

A Budapesti MÁVAUT Autóközlekedési Vállalat 1962-ben 32 kalauz nélküli és 2 perselyes járatot indított (2. ábra). A vállalatnál 1963-ban már 78 járaton, 95 autóbussen vezették be ezt a rendszert. Európában elsőként büfészolgálatot létesítettek 19 vonalon, összesen 32 autóbussen (3. ábra). A biztonságosabb közlekedés és a forgalom jobb megszervezése érdekében a főváros környéki telephelyek – Vác, Gödöllő, Monor, Érd, Szentendre, Zsámbék – és a központ között URH körgyűrűt építettek ki. Ezzel sikerült elérni, hogy a nagyobb forgalom, a szokásosnál több utas jelentkezése esetén rövid időn belül át tudják irányítani az autóbuszokat, és az elromlott autóbuszok mentése is gyorsabbá vált.<sup>3</sup>

A Fővárosi Autóbuszüzemnél (FAÜ) 1963-ban kezdték meg a kísérleteket a külföldön tervezett szervokormányval. A komplikált szervokormány lényegesen megkönnyítette a gépjárművezetők munkáját, de sokkal drágább volt, mint a hagyományos kormánymű. A FAÜ vezetése a dolgozók munkájának megkönnyítése érdekében elvállalta a kísérletek megindítását.<sup>4</sup>

1963. július 15-től nyílt lehetőség arra, hogy a nemzetközi vonatokkal Budapestre érkező utasok már a vonaton megrendelhették a taxit, hogy az már a vonat megérkezésekor várja őket. A vasút a megrendelések alapján értesítette az Autótaxi Vállalatot, és az gondoskodott a gépkocsik időbeni kiállításáról.

1963 nyarán a rendkívül kedvező időjárásnak köszönhető nagy mennyiségű mezőgazdasági termés közúti szállítását közhasználatú gépjárművekkel már nem lehetett megoldani. A Gazdasági Bizottság viszont azt állította, hogy a közúti kapacitáshiányt megfelelő szervezéssel nagymértékben lehet csökkenteni, különösen vonatkozik ez a közúti közlekedés üzemeltetésében lévő mintegy 14 ezer tehergépjármű foglalkoztatására. Ennek figyelembevételével a Gazdasági Bizottság 10201/1963. sz. határozatával felhatalmazta a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a zöldség- és gyümölcsszállítások maradéktalan elvégzése érdekében a közúti üzemeltetésben levő tehergépjárműveket e feladatokra a jelentkező fuvarigények mértékéig igénybe vehesse. A Központi Szállítási Tanács július 16-án rendkívüli ülésen tárgyalta meg a határozat végrehajtási módját. A Központi Szállítási Tanács tagjai egyöntetűen elismerték a határozat nagy jelen-

tőségét, és minden támogatást felajánlottak a felelősségteljes feladat maradéktalan elvégzésére. Fő szempontnak azonban azt tartották, hogy a közületi gépjárművek igénybevételénél elsősorban az önkéntesség elvének kell érvényesülni, és ennek alapján a felhasználásokkal kapcsolatos anyagi ösztönzés is érvényesíthető (4. ábra). A berendelészerű igénybevételre csak akkor kerülhet sor, ha az önkéntesség a kívánt eredményt nem biztosítja. A közületi tehergépjárművek igénybevételi mértékét gondos mérlegelés után Budapestre vonatkozóan a betakarítási és felvásárlási szállításokat intéző Operatív Bizottság, megyék vonatkozásában pedig az illetékes Megyei Szállítási Bizottság határozta meg. A végrehajtásnak olyannak kellett lenni, hogy a fő célkitűzés mellett ne akadályozza az egyéb fontos feladatok elvégzését<sup>6</sup> (5. ábra).

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság (AVIG) és a MÁV Vezérigazgatóság 1963. augusztus 1-től közös központi áruirányító szolgálatot hozott létre az AVIG és a MÁV munkájának jobb összehangolása érdekében. A szolgálat az AVIG felügyelete alá tartozott. Területi szervei a MÁV Vezérigazgatóságon és a MÁV igazgatóságok székhelyein működtek. A szolgálat feladata volt:

- a pályaudvari fel- és elfuvarozások jobb összehangolása (6. ábra);
- adatok gyűjtése és továbbítása olyan kocsirakományú küldeményekről, amelyek címezte az AKÖV vagy olyan állomás, ahol az AKÖV központosított fuvarozási rendszerben végzi a fel- és elfuvarozást;
- vette és irányította az irányvonalokra vonatkozó adatokat;
- figyelemmel kísérte a feladott küldemények áramlását, és szorgalmazta a vasúti kocsik határidőn belüli kirakását<sup>7</sup> (7. ábra).

\*\*\*

1964. január 1-től egyszerűsítették a gépjárműadó befizetését és nyilvántartását. Ettől az időponttól a Pénzügyminisztérium rendelete alapján a községi, városi, Budapesten a kerületi tanácsok adóügyi csoportjai foglalkoztak a gépjárműadó ügyekkel. Az addigi, évenkénti bejelentés, adólapcsere helyett egyszeri bevallás alapján vetették ki a gépjárműadót. Újabb bevallást csak akkor kellett tenni, ha pl. a gépjárművet átminősítették, rendszáma megváltozott, vagy az adózó személyben történt változás.<sup>8</sup>

1963-ban a cukorrépa termésátlagja – ami holdanként 167 mázsa volt – messze meghaladta a korábbi évek átlagát. A cukorrépát a földekről tizenegy cukorgyárba kellett fuvarozni. A KPM AVIG és Élelmezésügyi Minisztérium Cukoripari Igazgatósága még 1963 augusztusában együttes utasítást adott ki a cukorrépa szállítással kapcsolatban. Az utasításban részletesen meghatározták a két szerv felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok, illetve a cukorgyárak között kötendő cukorrépa-fuvarozási szerződések általános feltételeit. A főbb alapelvek az alábbiak voltak:

- súlydíjas fuvarozási szerződéskötési kötelezettség;
- a szerződési vitában a döntőbizottsági eljárást megelőző kötelező egyeztető tárgyalások;

- a fuvarozóknál és a fuvaroztatóknál felelősök kijelölése;
- a rakodótér alkalmasságának, valamint a rakodólétszám, illetve a rakodógép-kapacitás biztosítása (8. ábra);
- a gépkocsik napi foglalkoztatási idejének biztosítása és lehetőség szerinti emelése;
- a fuvarozási viszonylatok bemérése;
- a fuvardíjszámítás egységességének biztosítása;
- a fuvarozás szervezése a fuvarozó feladata (9. ábra);
- munkaszüneti napi fuvarozások szervezése;
- az ellenőrzés megszervezése.

Az utasítás maradéktalan végrehajtása érdekében több cukorgyárban az érdekeltek tanácskozásokat is tartottak, ahol tisztázták a vitás kérdéseket, és meghatározták a teendőket.

A kampány során a közhasználatú autóközlekedési vállalatok mintegy 443 ezer tonna kukorépát fuvaroztak el, havi 100-450 tehergépkocsi foglalkoztatásával. A közúti kukorépa-szállítást időben lebonyolították.<sup>9</sup>

A Magyar Agrártudományi Egyesület 1964. március hó 5-7-én tanácskozást rendezett a Magyar Tudományos Akadémián a mezőgazdasági szállítások időszerű fejlesztési és gyakorlati kérdéseinek megvitatása céljából (10. ábra). Az előadások és a hozzászólások kifejezésre juttatták, hogy a napirendre tűzött kérdés a mezőgazdaság központi problémája, amit az is mutatott, hogy a mezőgazdasági termelés költségeinek 18-20%-át a szállítások alkották.

A szállítási költségek csökkentése érdekében a résztvevők álláspontja a következő volt (kivonat):

- a mezőgazdaság egyes termelési ágazatainak, a felvásárló szervek és a feldolgozó ipar fejlesztési koncepcióit a szállítások célszerű megszervezése érdekében egybe kell hangolni;
- nagyobb teret kell biztosítani a tehergépkocsikkal lebonyolódó szállításoknak;
- meg kell határozni a mezőgazdasági szállítások végzésére legalkalmasabb gépkocsitípusokat;
- szélesebb körben kell alkalmazni rakodógépeket, berendezéseket, meg kell követelni a tehergépkocsikkal és pótkocsikkal történő fuvarozásnál az önűritős rendszer alkalmazását. Valamennyi szállítójárművet oldalmagasítóval kell ellátni (11. ábra);
- biztosítani kell az ömlesztett állapotban szállított áruk átvételének műszaki és adminisztratív feltételeit;
- a mezőgazdasági üzemeken belüli anyagmozgatás eszköze a pótkocsi, amit kisebb átalakítással egyéb - pl. laza szalma, széna, bálázott anyag, etető jászolba történő közvetlen ürítés, szerves trágya, műtrágya kiszórása stb. - célra is fel lehet használni;
- meg kell oldani a mezőgazdasági dolgozók autóbusszal történő szállítását;
- biztosítani kell a földutak karbantartásához szükséges gépeket, eszközöket;

- a szállítási kapacitás tervszerű kihasználását, irányítását normatáblázatokkal kell elősegíteni, a legalább 50 járművet foglalkoztató üzemben URH rádiót kell telepíteni;
- és végül célszerű lenne a mezőgazdasági és közlekedési szakemberek közötti vita folytatása.<sup>10</sup>

A fuvarszközök hatékonyabb kihasználásnak lehetőségeit vizsgálva a KPM AVIG 1964-ben elkezdte a váltott pótkocsis szállítások üzemi kísérleteit. Ennek az volt a lényege, hogy ha a fel- és lerakásra fordított idő lényegesen nagyobb, mint a menetidő, célszerű a vontatóhoz több pótkocsit is beosztani. Például három pótkocsi alkalmazása esetén az egyiket megrakják, a másikat lerakják, a harmadik úton van. Ilyen szervezésnél a vontatónak általában üres kilométere nem merül fel. A rakodási időtől és menetidőtől függően több pótkocsi foglalkoztatása is lehetséges, de legtöbb esetben páratlan számú pótkocsi alkalmazása célszerű (12. ábra).

Az AVIG által szervezett kísérletek első szakaszában már beigazolódott, hogy a termelékenység közel kétszeresére emelkedett, az önköltség pedig az eredeti 60%-ra csökkent.<sup>11</sup>

A KPM AVIG 1964-ben még több pályázatot és célfeladatot is meghirdetett.<sup>12</sup> Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság 1964. évi programjában több téma a közúti közlekedéssel volt kapcsolatos. Ilyenek voltak például:

- Budapestre bevezető főútvonalak egységes fejlesztése;
- a közlekedés és szállítmányozás devizaszerző szerepe, növelésének műszaki és gazdasági lehetőségei,
- Gyorsforgalmú utak kiépítésének kérdése Magyarországon,
- Közúti járműközlekedésünk műszaki színvonalának emelése:
  - a közhasználatú közúti személy- és teherszállító járművek központi irányításának hírközlő berendezései;
  - a közúti járművek javító, karbantartó és szervízhálózatának, valamint az ezzel kapcsolatos szolgáltatások fejlesztése.
- A hazai közúti járművek élettartamának vizsgálata,
- Az áruszállítási szükségletek felmérése 1980-ig a főbb tömegárukra vonatkozóan, felbontva főbb irányokra,
- A közutak korszerűsítésének és fenntartási helyzetének vizsgálata,
- A szállítással kapcsolatos rakodási folyamatok technológiájának vizsgálata a főbb tömegárucsoportok szerint, az idő- és költségfordítás csökkentése céljából.<sup>13</sup>

Budapesten az illetékes szervek elhatározták, hogy megvizsgálják annak lehetőségét, hogy a nappali közúti forgalom csökkentése érdekében milyen mértékben lehet a főváros egész területén bevezetni az éjszakai áruszállítást. A Belkereskedelmi Minisztérium és a Fővárosi Tanács VB 1964-ben megkezdte a szükséges vizsgálatokat és elemzéseket. A vizsgálat során első lépésként azokat a legfontosabb főútvonalakat határozták meg, amelyeken sürgős intézkedésre van szükség a forgalom zavartalan



lebonyolítása érdekében. Elsősorban a korlátozásra kijelölhető napszakokat állapították meg, meghatározták azokat a belterületi raktárakat, amelyek áthelyezhetők külső területre, kijelölték azokat a kereskedelmi vállalatokat, amelyek a belterületről kitelepíthetők, és megvizsgálták a mellékutakból történő rakodás lehetőségét. Azt is felmérték, hogy melyek azok a szállítási feladatok, amelyeket kizárólag csak a nappali órákban lehet megoldani. Ez a feladat rendkívül nehéz és körülményes munkát hárított az érdekelt szervekre<sup>14</sup> (13. ábra).

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság Gépi adatfeldolgozó és Szervező Irodát hozott létre. Az Iroda a MÁVAUT Autóbuszközlekedési és Autóbuszjavító Vállalat keretében működött. Az iroda feladata volt a közhasználatú autóközlekedés ügyviteli adatszolgáltatásának gépi feldolgozása, valamint az ügyviteli gépek technikai felügyelete.<sup>15</sup>

A különböző szervezési intézkedések és a folyamatos ellenőrzések ellenére 1964-ben tovább növekedett a tehergépkocsi hiány és főleg a mezőgazdaságban tovább növekedett a jogtalan fuvarozások száma. Egyre többet foglalkoztak a korszerű szállításszervezési módszerek elterjesztésének problémáival is, aminek a körébe a legmegfelelőbb technika alkalmazása, a fuvarszközök, rakodók és rakodógépek gazdaságilag optimális kiválasztása tartozott. Ez a módszer mentesítette a fuvaroztatókat a szállítások szervezésével kapcsolatos gondoktól is.

Ilyen korszerű módszereket ekkor még csak egy fuvaroztató meghatározott áruját (szén, téglá, kő) egy területi egységről (vasútállomás, kikötő, gyár) meghatározott útvonalon történő fuvarozása esetén alkalmazták. A korszerű fuvarozásszervezés körébe tartozott:

1. A Központi Szállítási Tanács által meghirdetett központosított fuvarozások.
2. A KPM Közúti Főigazgatóság és a KPM Közlekedési Építő Tröszt részére végzett fuvarozások, ha a gépkocsik változó rakodóállásra való vezénylését az AKÖV végzi.
3. Egyes országos szervezetekkel kapcsolatos fuvarozások (TÜZÉP, FÜSZÉRT, AGROKER).
4. Központosított távolsági fuvarozások.

Bizonyos mértékben már korszerű jelleggel történt a darabáru, a nemzetközi és a tehertaxi fuvarozás, továbbá a vasútpótló járatokkal végzett fuvarozás is.

A korszerű fuvarozásszervezési módszerek elterjedésének számos forgalmi, munkaügyi, beruházási, gazdaságossági stb. feltétele volt, amit a közhasználatú autóközlekedés nem tudott saját hatáskörében megoldani.<sup>16</sup>

Rödönyi Károly közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a Központi Szállítási Tanács elnökhelyettese az 1964 második felében várható szállítási feladatokkal kapcsolatban elmondta, hogy a Kormány Gazdasági Bizottsága számos határozatot hozott az áru fuvarozások terén fennálló problémák megoldása érdekében (14. ábra). Ebben az évben is megalakítják a Tárcaközi Operatív Bizottságot a Központi Szállítási Tanács vezetésével. Ennek a bizottságnak az volt a feladata, hogy a várható nehézségek köze-

pette is biztosítsa a termelés folyamatossága érdekében feltétlenül szükséges szállítások lebonyolítását.

A Gazdasági Bizottság határozata alapján az 1962 őszén alakult megyei szállítási bizottságok hatáskörét is tovább kellett bővíteni elsősorban azért, mert a központi szervek nem minden esetben ismerték a helyi körülményeket és adottságokat. A végrehajtáshoz közel álló megyei szállítási bizottságoktól sokat vártak a mezőgazdasági fuvarozások jó megszervezése, a vasúttal kapcsolatos fel- és el fuvarozások, az éjjeli órákban, a hétvégén és a munkaszüneti napokon történő árufogadások megszervezése és a rakodási munkák zökkenőmentességének elősegítése terén is<sup>17</sup> (15-16. ábra).

1964 nyarán a Közlekedéstudományi Egyesület Gépjárműközlekedési Szakosztálya „A zöldség- és gyümölcsszállítás időszerű kérdései, különös tekintettel Bács-Kiskun megyére” címmel ankétot rendezett Kecskeméten.

A közlekedési és szállítási apparátussal szemben fellépő igények növekedése és azoknak a meglévő kapacitással való összehangolása indokoltta tette, hogy a KPM a megyei párt- és állami szervekkel a kapcsolatát szorosabbá tegye. Ennek érdekében dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter és a miniszterhelyettesek május hónap folyamán személyes megbeszélést tartottak valamennyi megye párt- és állami vezetőjével. A tapasztalat szerint a megyei vezetők területük közlekedési és szállítási problémáit jól ismerték, és a feladatok megoldásához messzemenő segítséget nyújtottak. A legtöbb megyében szóvá tették a szállítási kapacitás elégtelenségét, az alkatrészhíányt, a járműjavítások átfutási idejének nagyságát, az útkorszerűsítés nem megfelelő előrehaladását (17. ábra), a hírközlés hiányosságait, stb. A megyei szállítási bizottságok működését pozitívan értékelték. A felső szintű megbeszélésektől komoly előrehaladást vártak a megyei szintű szállítási problémák leküzdésében.<sup>18</sup>

\*\*\*

A KPM AVIG a közhasználatú autóközlekedés területén előforduló kisebb-nagyobb fokú alkoholos befolyásoltság visszaszorítása érdekében hatékonyabb alkoholvizsgálat bevezetését határozta el. A használatban levő Harger-féle vizsgálati módszer már korszerűtlenné vált, ezért helyette a Nagy-Zsigmond-féle alkoholszondával végeztek kísérletet. Ezt a szondát az Országos Találmányi Hivatal találmánynak minősítette. A szonda a kísérletek során egy esetben sem mutatott ittasságot alkoholos befolyásoltság nélkül, de az enyhe ittas állapotot minden esetben kimutatta. Háromféle elszíneződése, a barna, a zöldeskék és a alkoholos befolyásoltság fokát mutatta. Könnyen kezelhető, 50-60 esetben is újratölthető, töltőtoll nagyságú volt. Egy-egy vizsgálat az akkori áron kb. 1,50 Ft-ba került, ami világviszonylatban a legolcsóbb volt.<sup>19</sup>

1964-ben újból szabályozták a gépjárművezetéssel kapcsolatos orvosi vizsgálat rendjét is. Akik hivatásos gépjárművezetői engedélyt akartak szerezni, a vizsga előtt az alkalmassági vizsgálatot a KPM Pályaalkalmassági Vizsgáló Állomás végezte. A nem

állás vállalására jogosító vezetői engedély előtt az orvosi vizsgálatot az üzemi orvos, ha a dolgozó munkahelyén üzemi orvos nem volt, az állandó lakóhelye szerint erre kijelölt egészségügyi intézmény orvosa végezte. Az a személy, akit az orvosi vizsgálaton gépjárművezetésre alkalmatlannak minősítettek, 8 napon belül kérhette alkalmasságának másodfokon történő elbírálását.<sup>20</sup>

\*\*\*

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság 1964. június 29-től közvetlen autóbuszjáratokat indított Magyarország és Csehszlovákia között. A járatokat részben magyar, részben csehszlovák autóbuszokkal hat viszonylatban bonyolították le.<sup>21</sup>

A KPM AVIG szeptember 1-étől kezdődően turistabérletet rendszeresített a külföldi állampolgárok részére. Kiadásra került csak az útlevél felmutatásával vagy az útlevél és a MÁV turistabérlet egyidejű felmutatásával érvényes turistabérlet. Mind a két fajta turistabérlet a MÁVAUT vonalakon tetszés szerinti utazásra jogosított. Az érvénytartam szempontjából megkülönböztettek 10, 20 és 30 napig érvényes bérletet. A turistabérlettel az utazást, ha európai országban adták ki, 2 hónapon belül, ha Európán kívüli országban adták ki, 6 hónapon belül kellett megkezdeni.<sup>22</sup>

\*\*\*

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1964. szeptember 9-én értekezletet tartott a megyei szállítási bizottságok elnökei és a megyei tanácsok VB illetékes elnökhelyettesei részére. Az értekezleten Csoltó Lászlónak a Központi Szállítási Tanács titkárának megnyitó szavai után Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes tartott beszámolót. Többek között rámutatott arra, hogy az év hátralévő részében rendkívül nagy feladatok várnak a közúti és a vasúti közlekedésre. Az őszi csúcsforgalom lebonyolításában a közlekedés számottevő segítséget vár a megyei szállítási bizottságoktól. A helyi kezdeményezés, a helyi lehetőségek feltárása rendkívül értékes segítséget biztosíthat az áruforgalom zavartalan lebonyolítása érdekében. Rendkívül fontos például, hogy a megyékben a közületi fuvarszközök szabad kapacitása a közhasználatú fuvarozások lebonyolítása biztosítva legyen (18. ábra). Különösen fontos a megyei szállítási bizottságok működése a vasút és a közhasználatú autóközlekedés kooperációjának a biztosításában. Az állomási központosított fel- és elfuvarozásnál mind szélesebb körűvé válik a vasút és a közhasználatú autóközlekedés együttműködése, amit a megyei szállítási bizottságok főleg a rendelkezésre álló közúti fuvarszközök maximális kihasználásával és a rakodásokhoz szükséges munkaerő biztosításával segíthetnek.<sup>23</sup>

1964. november 5-én a KPM a közhasználatú autóközlekedés vezetői, a közületi tehergépjárműveket üzemeltető vállalatok felügyeleti szerveinek a képviselői, továbbá az érdekelt minisztériumok és országos főhatóságok kiküldöttei részére nagy jelentőségű tanácskozást tartott. A tanácskozás feladata az volt, hogy meghatározzák a téli és

a kora tavaszi közúti forgalomra való felkészülést, és megvizsgálják azt is, hogy milyen segítséget nyújthat a jövő év során a közúti közlekedés a vasúti közlekedés számára. Különösen fontosnak tartották, hogy a jövő évben a közúti közlekedés a rövid távolságú vasúti fuvarozásokat átvállalja és fokozatosan közvetlen közúti áruszállításra rendezkedjen be.<sup>24</sup>

1964 végén új lappal gazdagodott a hazai közlekedési sajtó, megjelent az Autóközlekedés. Az új lap feladata volt, hogy összefogja az autóközlekedés különböző szektorait, keresse azokat a módszereket, amelyekkel a közúti közlekedés szerves kapcsolata kiépülhet, hogy azután jól beilleszkedjen közlekedésünk egészébe. Az első számban sok érdekes cikk jelent meg, többek között Csoltó László cikke a megyei szállítási bizottságok munkájáról. A lap felelős szerkesztője dr. Papp Endre, a közlekedéstudományok kandidátusa volt.<sup>25</sup>

\*\*\*

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Fővárosi Tanács VB illetékesei megállapodást kötöttek a fővárosi párhuzamos szállítási feladatok elhatárolására. A megállapodás értelmében 1965. január 1-től a Fővárosi Szállítási Vállalat (FŐSPED) gépszállítási részlegét az 1. sz. AKÖV vette át. Ettől az időponttól kezdve a költöztetést Budapesten a FŐSPED, Budapestről vidékre és vidékről Budapestre pedig kizárólag az AKÖV-ök végezték. A tömegáruk szállítása Budapest területén az 1. sz. AKÖV, a lakossági szolgáltatások kielégítése pedig a FŐSPED feladata lett. A feladatok ellátására a FŐSPED a nagy teherbírású gépkocsikat átadta az 1. sz. AKÖV-nek, ez a vállalat pedig a kis teherbírású gépkocsikat adta át a FŐSPED-nek.<sup>26</sup>

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság a nemzetközi viszonylatokban rendszeresen közlekedő tehergépkocsi járatokra menetrendet készített azzal a céllal, hogy a fuvaroztatók és a szállítmányozók időben előkészíthessék küldeményeiket és visszafuvarokkal is hozzájárulhassanak a nemzetközi forgalomban közlekedő tehergépkocsik kihasználásához.<sup>27</sup> Az AVIG a közhasználatú autóközlekedés helyközi és távolsági áruforgalmának hatékonyabb lebonyolítása céljából menetrendszerű TEFU gyorsjáratok szervezését rendelte el. A gyorsjáratok szervezését, irányítását és koordinációját az AVIG Országos Áru- és Menetirányító Osztálya végezte. A gyorsjáratokat elsőként Budapest-Miskolc, Budapest-Eger és Budapest-Győr viszonylatban indították be. A gyorsjáratok szervezésének a célja az üres kilométerek kiküszöbölése, az áruküldemények gazdaságos összerakása, nagyraakasztott tehergépkocsik (szerelvények) közlekedtetésével az egyes közlekedési ágak közötti forgalommegosztás biztosítása volt.<sup>28</sup>

Nógrád megyében a színházi előadások megtartására alkalmas művelődési otthonokkal rendelkező körzeti központok kialakítása 1965-re megtörtént, de azok kihasználására azért nem kerülhetett sor, mert a körzet községei és a központi hely között az esti órákban nem volt közlekedési lehetőség. A salgótarjáni 2. sz. AKÖV és a Nógrád Megyei Tanács VB művelődési osztálya között olyan megállapodás jött létre, ami sze-



rint az AKÖV kellő számú jelentkező esetén rendes díjtétellel színházi autóbuszokat állít forgalomba. A megállapodás szerint ekkor 8 körzet központjába indított járatokat az AKÖV: Szuhára, Nagybátonyba, Mátraszelére, Mihálygergére, Karancsságra, Nógrádmegyerre, Balassagyarmatra és Szécsénybe. A járatok előadás után kiindulási helyükre visszazállították a közönséget.<sup>29</sup>

1965 nyári és őszi hónapjaiban rendszeres autóbuszjáratok indultak Magyarország és Jugoszlávia között. A járatok:

- Opatija – Letenye – Budapest,
- Crkvenica – Letenye – Budapest,
- Beograd – Subotica – Budapest,
- Szeged – Röske – Subotica – Sombor között közlekedtek.<sup>30</sup>

A Fejér megyei Vörösmarty Könyvtár a Dunaújváros-Székesfehérvár-Győr között közlekedő autóbuszjáratok utasai részére kísérletképpen utaskönyvtárt hozott létre. A könyveket az utazás viszonylag rövid időtartama miatt rövid írásművekből állították össze. A könyvtár már első napokban is nagy forgalmat bonyolított le.<sup>31</sup>

\*\*\*

A SZÖVOSZ és az Autóközlekedési Vezérigazgatóság 1965. április 14-én értekezletre hívta össze a zöldség- és gyümölcsfélék közúti továbbításának szervezésében és végrehajtásában részt vevő fuvaroztatókat, fuvarozókat, az ipari átvevőket és a felügyeleti szervek képviselőit. A feladatok eredményes végrehajtása érdekében a következő határozatokat hozták (kivonat):

1. A zöldség- és gyümölcsforgalmat lebonyolító felvásárló és értékesítő szervezeteknek meg kell szilárdítaniuk a fuvarozási tervfegyelmet.
2. Rendkívül nagy feladat vár a fuvaroztatókra a rakodási és vesztglési idő csökkentésében (19. ábra).
3. Nem általános, de egyes AKÖV vállalatoknak több vasútállomáson javítani kell a kocsikiállítási fegyelmet.
4. A megyei szállítási bizottságok segítségével el kell érni, hogy a mezőgazdasági termelőszövetkezetek nagyobb mértékben végezzék saját fuvarszközeikkel a zöldség- és gyümölcsárak szállítását a legközelebbi telepre.
5. A fuvaroztatók és a fuvarozók úgy foglalkoztassák a gépkocsivezetőket és a kocsikat, hogy napi 16 órában, illetve a havi órakeretben a feladatokat meg lehessen oldani.
6. A nem gyorsan romló árukat még átmeneti vasúti kocsihány esetén sem szabad közúton fuvarozni.
7. Az ellátás szempontjából feltétlen fontos, hogy az előző napon vasúton feladott áru Budapest-Nagyvásártelepre másnap hajnali 3 óráig beérkezzen.<sup>32</sup>

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1965. június 4-én az UVATERV székházában Országos Szállítási Értekezletet tartott. A tanácskozáson megjelent Fock Jenő, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Minisztertanács elnökhelyettese, dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, a KPM és az érdekelt egyéb minisztériumok és országos főhatóságok számos vezetője, a megyei szállítási bizottságok elnökei, a megyei pártbizottságok képviselői, a vasútigazgatóságok, közúti fuvarozó vállalatok vezetői, számos nagyüzem és vállalat szállítási irányítói.

Az értekezlet beszámolóját dr. Csanádi György tartotta. A nagy általánosságban áttekintett eredményekhez és feladatokhoz hasonló módon szóltak hozzá. Csanádi György zárszavában utalt arra, hogy az elmúlt évek során gyökeres változást sikerült elérni az áruszállítások szervezésében, a közlekedés és az egyéb népgazdasági ágak közös munkájának kialakításában.<sup>33</sup> A közúti gépjárműközlekedés ezekben az években is rohamosan fejlődött, de a munkaerőhelyzet egyre kedvezőtlenebb képet mutatott, amin a szakma vezetői különböző intézkedésekkel igyekeztek segíteni. Ilyen volt például a gépjárművezetők munkafeltételeinek és munkabérének megállapításáról szóló 122/1964./16-17/MÜ.M-KPM számú együttes utasítás, ami 1965. április 1-én lépett hatályba (Munkaügyi Szemle: 1964/10. szám). Az utasítás a rendelkezésre álló munkaerővel való észszerű takarékoság érdekében intézkedett, hogy a közúti gépjárművek vezetői a várakozási idő alatt munkát végezzenek. Ezzel az utasítással egyidőben jelent meg a 123/1964. MÜ.M-KPM sz. együttes utasítás, ami lehetőséget teremtett arra, hogy a nem gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatott, de munkaköri feladatuk ellátása közben gépjárművet rendszeresen igénybe vevő dolgozók az igénybe vett gépjárművet megfelelő díjszabás ellenében maguk vezessék.<sup>34</sup>

1965. első felében a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Belügyminisztérium összevont ellenőrzés keretében megvizsgálta a gépjárművek felhasználására vonatkozó jogszabályok betartását és általában a társadalmi tulajdon védelmét. Erre azért volt szükség, mert a társadalmi tulajdon elleni vétségek csaknem 50%-a a közlekedési munkában fordult elő. A szabálytalanságok főként a jogtalan áru fuvarozásból, az indokolatlan gépkocsi igénybevételtől, a gondatlan vezetésből, a bizonylati fegyelem megsértéséből, az árueltulajdonításból adódtak. Ezek meggátolták a takarékosagra vonatkozó rendelkezések végrehajtását, és kárt okoztak a társadalmi tulajdonban. A szabálytalanságok megszüntetése érdekében ismét hangsúlyozták: feltétlen szükséges, hogy valamennyi felügyeleti szerv szigorúan megkövetelje a közúti közlekedésre vonatkozó jogszabályok maradéktalan betartását.<sup>35</sup>

Az áru fuvarozás gyors és zökkenőmentes lebonyolítása egyre jobban megkívánta, hogy a fuvarozó vállalatok szervezett módon együttműködjenek. Ennek egyik megnyilvánulási formája volt az 1962-ben kezdeményezett MÁV-AKÖV komplexbrigád mozgalom, ami létrejötté óta sokat fejlődött: 1965 közepén már mintegy 120 MÁV-AKÖV komplex-brigád működött az országban. A mozgalom előnyeit a fuvaroztatók is élvezték, a nagyobb fuvaroztatók pedig jelezték, hogy részt kívánnak venni a komplex-brigádok munkájában.<sup>36</sup>

A budapesti MÁVAUT Autóbuszközlekedési és Autóbuszjavító Vállalatnál 20 kisebbített bányászbusz buszt iskolabuszá alakították át. Az iskolabuszokban lebontott IK 30 típusú autóbuszokból kiemelt laticel párnás üléseket helyeztek, buszonként 22 db-ot. A kocsi padlózatát bordás műanyaggal terítették le.<sup>37</sup>

1965 decemberében az Autóközlekedési Vezérigazgatóság a Forgalmi Utasítás módosításával elrendelte, hogy menetrendszerű nemzetközi autóbusz és tehergépjármű járatokat az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok csak a jóváhagyott és meghirdetett menetrendek alapján a felügyeleti hatóság előzetes engedélyével indíthatnak. Esetenkénti nemzetközi autóbuszjáratot csak akkor indíthatott a vállalat, ha tevékenysége nemzetközi személyszállításra is kiterjedt. Esetenkénti közúti nemzetközi áruforgalomban csak az erre kijelölt vállalat gépjárművei vehettek részt.<sup>38</sup>

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság az elmúlt telek zord időjárásainak tapasztalatai alapján időben megtette azokat az intézkedéseket, amelyekkel a nehézségeket iparkodtak kiküszöbölni.<sup>39</sup>

### Jegyzetek

- [1] A SZÖVOSZ bejelentése alapján a zöldség- és gyümölcsfuvarozásokhoz júniusban 642, júliusban 1096, augusztusban 1270, szeptemberben pedig 1344 közhasználatú tehergépkocsira volt szükség. A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatósága az igényelt tehergépkocsikat jó műszaki állapotban állította ki. A SZÖVOSZ a szövetkezeteknél szorgalmazta a pótkocsifoglalkoztatás mértékének növelését. Azokban a helységeken, ahol AKÖV szolgálati hely nem volt, a KPM AVIG házhozzállítási engedélyt adott ki saját tehergépkocsijai részére. Ott, ahol AKÖV szolgálati hely volt, egyedi vizsgálat alapján adták ki a házhozzállítási engedélyt (Közlekedési Közlöny: 1963/19. és 21. szám, V. 12. és 26.).
- [2] Közlekedési Közlöny: 1963/20. szám, V. 19.
- [3] 1963. május 26-án 0.00 órakor lépett életbe a nyári autóbusz menetrend, amiben a lényegesebb változások az alábbiak voltak:
- 45 vonalon 273 járat menettartamát megrövidítették,
  - 217 új autóbuszmegállóhelyet létesítettek,
  - 198 új kirándulójáratot indítottak
  - 38 községet kapcsoltak be az autóbusz-hálózatba,
  - 278-al növelték a munkásszállító járatok számát.
- (Közlekedési Közlöny: 1963/22. szám, VI. 2.)
- 1965 januárjában az AVIG irányítása alá tartozó vállalatoknál 32 helyen volt telexgép, melyekkel állandó összeköttetést tudtak teremteni a legfontosabb gócpontokkal. Az URH adó-vevő állomások száma 150 volt. Kísérletképpen két MÁVAUT autóbusz is közlekedett URH berendezéssel (Közlekedési Közlöny: 1965/5. szám. I. 31.).

- [4] A Járműfejlesztési Intézet által tervezett és szabadalmaztatott szervokormányt kb. egy éve 250 nehéz gépjárművön, autóbuszon, dömpersen, teherautón, stb. próbálták ki az országban. A szervokormány a kormányzáshoz szükséges erő kifejtés mintegy 80%-át átvette, kisebb kormányforgatással lehet kanyarodni és első defekt esetén is egyenesen vezette a gépkocsit a féktávolság befejezéséig (Közlekedési Közlöny: 1963/23. szám, VI. 9. és 1964/39. szám, IX. 27.).
- [5] A Fővárosi Autótaxi Vállalat 1964 tavaszán új szolgáltatást vezetett be, meghatározott tarifa ellenében – külföldiek részére – vezető nélkül személygépkocsikat adott bérbe. Április 1-től kezdődően a nagy érdeklődésre való tekintettel magyar állampolgárok részére is kiterjesztették a vezető nélküli személygépkocsi kölcsönzést.
- Budapesten hamarosan – különösen a hétvégén és esős napokon – problémát jelentett a taxihiány. A Fővárosi Autótaxi Vállalat Könyves Kálmán úti III. sz. telepén több mint másfél éve 300 új gépkocsi állt azért, mert nem volt taxióra. Hat éve adott fel a Vállalat hirdetéseket taxióra vételére, eredménytelenül. Most külföldről próbáltak az új kocsik részére taxiórát vásárolni. Másik probléma az volt, hogy a vállalatnál kevés volt a szerelő, és ez miatt egy-egy kocsi javításának átfutási ideje másfél-két hét volt. Így fordult elő, hogy az 1100 taxiból átlag 150-200 javításban volt (Közlekedési Közlöny: 1963/27. szám, VII. 7., 1964/10. szám, III. 8. és 1964/34. szám, VIII. 23.)
- [6] Közlekedési Közlöny: 1963/29. szám, VII. 21.
- [7] Közlekedési Közlöny: 1963/35. szám, IX. 1.
- [8] Közlekedési Közlöny: 1964/2. szám, I. 12.
- [9] Közlekedési Közlöny: 1964/9. szám, III. 1.
- [10] Az Autóközlekedési Tudományos Kutatóintézet már évek óta vizsgálta a mezőgazdasági közúti fuvarozás szervezést. Vizsgálataik során arra az eredményre jutottak, hogy az ország mezőgazdasági területei fuvarozási körzetekre oszthatók fel. Ezeknek a körzeteknek a központjában helyezkednek el a felvásárló szervek telephelyei és a leginkább érintett vasútállomás. Egy-egy ilyen fuvarozási körzetet 30-40 km sugarú körre terjedt volna ki, és beleértett volna egy-két állami gazdaság és 8-10 termelőszövetkezet. A mezőgazdasági fuvarozási körzetekben mezőgazdasági szállítási egyesületek létrehozását is tervezték, amelyek állandó vagy ideiglenes jelleggel működtek volna. 1964 nyarán tárgyalások folytak arról, hogy az új szervezési rendszert Győr-Sopron megyében kísérleti jelleggel bevezetik (Közlekedési Közlöny: 1964/11. szám, III. 15. és 17. szám, IV. 26.).
- [11] Közlekedési Közlöny: 1964/12. szám, III. 22.
- [12] AVIG pályázatok voltak:
- A KPM AVIG felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok ügyvitelének csökkentése, egyszerűsítése.
  - A gépkocsikba beépített motorok üzemanyagfogyasztása mennyiségének, a normától való eltérések, üresjárat mellett, próbamenet nélkül, a szemlerendszer keretében való megoldása.
- AVIG célfeladatok voltak:
- Önköltségsökkentési hitelből üzemanyagtároló létesítése.
  - Egyes helységeken végleges gépjárműtároló terület kijelöltetése a Tanáccsal.



- Végleges tárolóhelyek, telephelyek bekerítése.
  - Olyan rakodóállomás kialakítása, ahol a rakodólapon való tárolás után gépi felrakással történik az árumozgatás.
  - Az üzemegységeknél, főnökségeknél a keretügyrendben meghatározott szervezet kialakítása, az ügyrend elkészítése és jóváhagyásra való felterjesztése.
  - A 100 kilométerre eső kalauzi kifizetett óra előírt szintű teljesítése.
  - Az állományi gépkocsira eső fuvaróra növelése, a TEFU profilban a bázishoz viszonyítva.
  - A MÁVAUT-nál a tervezett ráfordítási hányad 0.3%-nál nagyobb mértékű csökkentése.
- Az autóközlekedési vezérigazgató a pályázatoknál 5000, ill. 10 000 forint pályadíjat, a célfeladatok teljesítése esetén céljutalmat tűzött ki (Közlekedési Közlöny: 1964/12. szám, III. 22.).

[13] Közlekedési Közlöny: 1964/13. szám, III. 29.

[14] Közlekedési Közlöny: 1964/14. szám, IV. 5.

[15] Az AKÖV-ök az ügyvitelgépesítés terén komoly fejlődést értek el. A gépi adatfeldolgozás eredményeképpen 215 fő létszám és 5 millió Ft költségmegtakarítást értek el.

A géppálmány alakulása: (darab)

	1960. év	1964. év
Lyukkártya-gép	2	5
Közpépgép (könyvelő, számláló)	20	114
Kisgép (szorzó, összeadó)	590	763

(Közlekedési Közlöny: 1964/15. szám, IV. 12. és 46. szám, XI. 16.)

[16] Közlekedési Közlöny: 1964/22. szám, V. 31.

[17] A Központi Szállítási Tanács 11/6/1964. sz. határozata a 10153/1964. G.B. sz. határozat végrehajtásáról (kivonat):

1. A minisztériumok és országos főhatóságok utasítsák vállalataikat és üzemüket, hogy saját árutovábbítási feladataikat elsősorban saját fuvareszközök kihasználásával végezzék el.
2. A megyei szállítási bizottságok közhasználatú fuvarozások elvégzésére kötelezhetik azokat a közületi tehergépkocsikat, amelyek kihasználása az 1. pontban foglalt mértékben nincs biztosítva.
3. A minisztériumok és az országos főhatóságok az irányításuk alá tartozó közületi tehergépjárművekkel rendelkező vállalatokat ösztönözzék arra, hogy a gépkocsifelajánlásokat az 1. pontban említett mértéken túlmenően a lehetőségekhez mérten fokozzák.
4. Az 1964. június hó 1-től kezdődően a betakarításban és felvásárlásban nem érdekelt minisztériumok és országos főhatóságok közúti fuvarozási igényeit a közhasználatú autóközlekedés a külön megállapított gépkocsi darabszámban elégítse ki.
5. A Központi Szállítási Tanács Titkársága haladéktalanul intézkedjék a Betakarítási és Felvásárlási Operatív Szállítási Bizottság megalakítására vonatkozóan. A Bizottság tagjai:  
A Földművelődésügyi Minisztérium,  
Az Élelmészügyi Minisztérium,  
A SZÖVOSZ Igazgatóságának,  
A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóságának,  
A Központi Szállítási Tanács Titkárságának,  
A KPM VI. Főosztályának kiküldöttei.

A rendelet összesen 21 pontban sorolta fel a rendelkezéseket azzal, hogy „a minisztériumok és országos főhatóságok, a fuvarozók és a fuvaroztatók az éves terv sikeres teljesítése végett a felsorolt rendelkezéseken túlmenően is mindent tegyenek meg az áruszállítások zavartalan lebonyolítása érdekében.”

A KSZT 11/6/1964. sz. határozat 3. pontjában szereplő közúti tehergépjárművek felajánlásával kapcsolatos jutalék és prémium kifizetésének szabályait a 1144/KPM VI. Fő. 1964. sz. Végrehajtási utasításban szabályozták (Közlekedési Közlöny: 1964/23. szám, VI. 7. és 25. szám, VI. 21.).

[18] Közlekedési Közlöny: 1964/25. szám, VI. 21.

[19] A Közúti Balesetelhárítási Tanács adatai szerint 1962-ben 12 018, 1963-ban 16 569 közúti baleset volt. A balesetek következtében 1963-ban 910 személy meghalt, 14751 személy pedig megsebesült. A balesetek 41,9%-a Budapesten történt. A közúti balesetet okozók élén a motorkerékpárosok álltak, utánuk a személyautó vezetők és a tehergépkocsi vezetők következtek. Sok balesetet okoztak a 14 éven felüli gyalogosok és motorkerékpárosok is. A halálos baleseti arány a traktorosok által okozott baleseteknél voltak a legmagasabb, utánuk a fogatolt járműhajtók és a vontatóvezetők következtek. A balesetek túlnyomó része a járművezetők hibájából következett be. A balesetek 15%-ánál az ittasság volt az alapok (Közlekedési Közlöny: 1964/24. szám, VI. 14. és 27. szám, VII. 5.).

[20] Közlekedési Közlöny: 1964/29. szám, VII. 19.

[21] Magyarország és Csehszlovákia között 1964. június 29-től az alábbi viszonylatokban indultak meg az első nemzetközi autóbuszjáratok:

1. Komárom – Komarno,
2. Budapest – Komárom – Nyitra,
3. Salgótarján – Somoskőújfalu – Losonc,
4. Miskolc-Tapolca – Miskolc – Kassa,
5. Pozsony – Rajka – Győr,
6. Pozsony – Győr – Balatonfüred – Keszthely.

(Közlekedési Közlöny: 1964/29. szám, VII. 19.)

[22] 1964 első hét hónapjába 679 452 külföldi jött Magyarországra, és 692 183 volt a külföldre utazó magyarok száma.

1964 első félévében érkező 314 ezer külföldi közül 165 ezren jöttek autón, motorkerékpáron és autóbuszon. (A belépő járművek száma: 24 304 személygépkocsi, 2853 motorkerékpár, 2681 autóbusz volt.) Magyarországról 519 ezren utaztak külföldre, közülük 87 500-an gépjárművel. (A kilépett gépjárművek száma: 16 428 gépkocsi, 3127 motorkerékpár és 782 autóbusz volt.)

(Közlekedési Közlöny: 1964/35. szám, VIII. 30. és 37. szám, IX. 13.)

[23] Közlekedési Közlöny: 1964/38. szám, IX. 20.

[24] Közlekedési Közlöny: 1964/46. szám, XI. 15.

[25] Közlekedési Közlöny: 1964/52. szám, XII. 27.

[26] Közlekedési Közlöny: 1965/1. szám, I. 3.

[27] A nemzetközi járatok száma évről-évre emelkedett: /év/járatszám

## Négy keréken II.

1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
164	643	1920	3756	6313	6435	7526

(Közlekedési Közlöny: 1965/1. szám, I. 3. és 45. szám, XI. 7.)

- [28] Az 1964-ben kísérleti jelleggel megindított tehergépkocsi gyorsjáratok igen kedvezőek, mindkét irányban 100%-ig kihasználva közlekedtek, és így megfelelték azoknak a gazdaságossági követelményeknek, amelyeket az AVIG az új rendszer bevezetésétől várt. Az AVIG 1965. évi intézkedési tervében szerepelt, hogy e gyorsjáratokat Budapest és valamennyi megyeszékhely viszonylatában megszervezi. Ennek végrehajtása keretében az első félévben Budapestről Békéscsaba, Eger, Győr, Kecskemét, Miskolc, Pécs, Szeged, Szekszárd, Székesfehérvár és Szolnok viszonylatban, október 1-től pedig Budapestről Debrecen, Kaposvár, Nyíregyháza, Salgótarján, Szombathely, Tatabánya, Veszprém és Zalaegerszeg között indították be a gyorsjáratokat.

(Közlekedési Közlöny: 1965/5. szám, I. 31. és 37. szám, IX. 12.)

- [29] Közlekedési Közlöny: 1965/6. szám, II. 7.

- [30] 1965. július 10-től Magyarország és Ausztria között is megindították a nemzetközi autóbusszjáratokat, amelyek az alábbi viszonylatban közlekedtek:

1. Wien – Hegyeshalom – Győr – Tatabánya – Budapest.
2. Wien – Hegyeshalom – Győr – Veszprém – Balatonfüred – Tihany rév – Siófok.
3. Wien – Sopron.
4. Wien – Kőszeg – Szombathely.
5. Graz – Rábafüzes – Zalaegerszeg – Hévíz – Keszthely – Fonyód – Siófok.

A vonalak kijelölésénél arra törekedtek, hogy az autóbusszközlekedés is elősegítse a Magyarország felé irányuló és egyre fejlődő idegenforgalom lebonyolítását

(Közlekedési Közlöny: 1965/13. szám, III. 28. és 28. szám, VII. 11.).

- [31] Közlekedési Közlöny: 1965/15. szám, IV. 11.

- [32] A Központi Szállítási Tanács határozata alapján az 1965. évi betakarítással és felvásárlással kapcsolatos fuvarozástervezési határidők az alábbiak voltak:

Július 1-17-ig és 19-31-ig.

Augusztus 2-14-ig és 16-31-ig.

Szeptember 1-18-ig és 20-30-ig.

Október 1-16-ig és 18-31-ig.

November 1-13-ig és 15-30-ig.

A tervek benyújtásának határidői: június 22., július 10. és 24., augusztus 7. és 23., szeptember 11. és 21., október 9. és 13., november 6.

(Közlekedési Közlöny: 1965/19. szám, V. 9.)

- [33] Közlekedési Közlöny: 1965/24. szám, VI. 13.

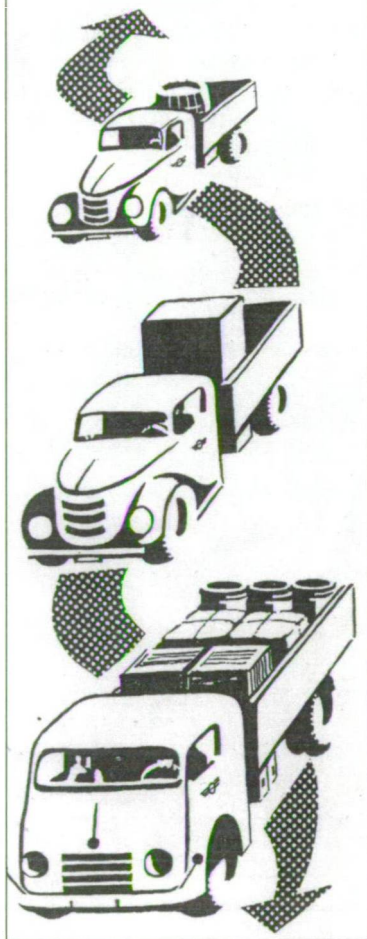
- [34] A vállalatok jelentős részénél megszokottá vált, hogy a gépkocsin két, három vagy több utazó-rakodót rendszeresítettek. Fel sem merült, hogy helyes-e, hogy ezek a dolgozók sok ezer kilométert feleslegesen utaznak. A gépjárművezetőknek a külön munka végzésére történő bevonása pl. a Fővárosi Sütőipari Vállalatnál 30 fő rakodómunkás megtakarítást eredményezett.

(Közlekedési Közlöny: 1965/28. szám, VI. 11.)

- [35] Közlekedési Közlöny: 1965/33. szám, VIII. 15.
- [36] A KISZ Központi Bizottsága, a KSZDSZ Elnöksége, valamint az Autóközlekedési Vezérgazgatóság felhívással fordult az autóközlekedési vállalatok KISZ szervezeteihez, valamennyi fiatalhoz és ifjúsági brigádhoz, hogy az őszi-téli szállítási feladatok teljesítéséből fokozottabb mértékben vegyék ki a részüket. Mutassanak példát, vállaljanak nagyobb részt a tervek, a célkitűzések teljesítésében, a vasúti kocsik kirakásában és az áruk gyors elszállításában.
- Az ifjúsági MÁV-AKÖV komplexbrigádok a kitűzött eredmények elérése esetén oklevelet nyertek, és helyezésről függően pénzjutalomban részesültek. A november 1-től március 31-ig végzett teljesítmények alapján az erkölcsi és anyagi elismerés adományozására május 1-én került sor. (Közlekedési Közlöny: 1965/38. szám, IX. 19. és 48. szám, XI. 28.)
- [37] Közlekedési Közlöny: 1965/47. szám, XI. 21.
- [38] Közlekedési Közlöny: 1965/49. szám, XII. 5.
- [39] Közlekedési Közlöny: 1965/49. szám, XII. 5.

## FUVAROZTATÓK!

Használják ki a tehergépkocsikat!  
tehergépkocsi megrendelésekor mér-  
geljék, milyen tehergépkocsival leggaz-  
ságosabb a küldemények elfuvarozása.



1. ábra

*A tehergépkocsik gazdaságos foglalkoztatásával a fuvaroztatók ezekben az években  
nem sokat törődtek.*

## KALAUZ NÉLKÜLI SZEMÉLYFUVAROZÁS



*perselyes  
autóbuszokkal  
csökkenti a vállalat  
önköltségét,  
növeli a vállalat  
eredményeit!*

2. ábra

*Az utasok eleinte idegenkedtek a kalauz nélküli, perselyes autóbuszjáratoktól.*

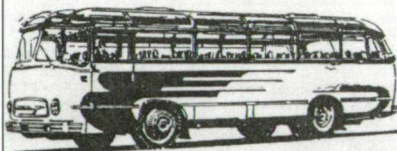
## A MÁVAUT

az ország legtöbb területén  
kényelmes utazást biztosít.

Egyes távolsági járatokon

### UTASELLÁTÓ

szolgálat is működik



Távolsági utazásra váltsa meg  
előre jegyét az elővételi  
pénztáraknál

3. ábra

*Az Utasellátó Vállalat a távolsági autóbuszjáratokon is kiszolgálta az utasokat.*



4. ábra

*Kissé erőltetett elképzelés volt a közületi tehergépkocsik bevonása a közforgalmú fuvarfeladatok elvégzésébe.*

## Új lehetőségek a gépjármű-kihasználás fokozására

Ismeretes az, hogy a közúti közlekedés terén a takarékos gazdálkodás megvalósításának egyik módja a forgalomban részt vevő tehergépkocsik fokozottabb kihasználásának a biztosítása, avagy az esetleges szabad közületi tehergépkocsi-kapacitás megfelelő hasznosítása.

Az előbbi célkitűzés megvalósítása végett a közelmúltban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Főosztálya és a SZÖVOSZ Igazgatósága elvi jellegű megállapodást kötött. Ennek megfelelően a SZÖVOSZ Igazgatósága a maga részéről segítséget nyújt a közúti áru- és menetirányító hálózat kiszélesítéséhez, munkájának hatékonyabbá tételéhez.

Jelenleg ugyanis a közúti áru- és menetirányító szolgálati helyek a megyeszékhelyeken, illetőleg a járási székhelyeken működik. Sok esetben azonban ez nem elegendő, a szolgálati helyek gyakran távol vannak a végrehajtás helyszínétől, nincs mindig megfelelő lehetőségük a közvetlen, gyors operatív intézkedésre. A megállapodás értelmében éppen ezért a SZÖVOSZ Igazgatósága megbízta a földművesszövetkezeti központokat, azokon belül — a szükségnek megfelelően — az egyes boltegységeket az áru- és menetirányítói feladatok elvégzésével. Ezzel kapcsolatban a közeljövőben megfelelő végrehajtási utasítás kiadására is sor kerül.

Általános elv az, hogy az áru- és menetirányító szolgálati helyeket — földművesszövetkezeti részről — ott kell kijelölni, ahol ilyen szolgálati hellyel a közhasználatú autóközlekedés nem rendelkezik. A földművesszövetkezeti képviselők általában 24 km-es körzeten belül irányítják az ott levő közületi tehergépjárművek szabad kapacitásának a felalkalmazását. Emellett figyelemmel kell kísérniük a területükön fellelhető szabad rakodógépkapacitás felhasználását és az esetleg igénybe vehető rakodómunka-létszámot.

A megállapodás gyakorlati megvalósítása több célt szolgál. Elsősorban a népgazdaság fuvarkapacitásának jobb és gazdaságosabb kihasználását segíti elő, a közületi üzemeltetők fuvardíj-bevételhez jutnak. Emellett biztosítható lesz az is, hogy az új szervezet révén a földművesszövetkezeti szervek fuvarfeladatai maradéktalanul végrehajtásra kerülnek.

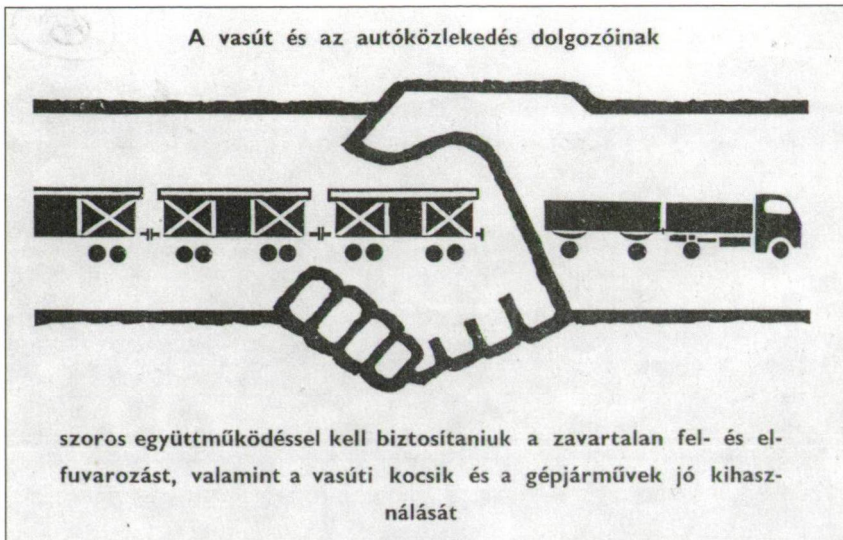
Természetesen szükség lesz arra, hogy az érdekelt között a végrehajtás során szoros együttműködés, egymás kölcsönös támogatása alakuljon ki.

Előreláthatólag az új szervezet az őszi forgalomban már működik majd. Biztosra vehető, hogy tevékenységével elősegíti a mezőgazdasági termékek szállításának zavartalanását és gazdaságosságát.

5. ábra

*A legmagasabb szinten is rendszeresen tárgyalták a tehergépkocsik jobb kihasználásának lehetőségeit.*





6. ábra

*Ezt az ideális elképzelést a különböző vállalati érdekek ellenére szerették volna megvalósítani.*

### Új módszer a rakodásszervezésben

Az áruforgalmazási feladatok évről évre fokozódó növekedése s különösen a csúcsforgalmi időkben a fuvarszekciók és a rakodókapacitás elégtelensége arra ösztönzi a fuvarozást végző és szervező vállalatokat, hogy keressék és alkalmazzák azokat a módszereket, amelyek alkalmasak a fuvarozásoknál és a rakodásoknál meglévő problémák megoldására, az áruk gyorsabb és gondosabb továbbítására. A közhasználatú autóközlekedés a maga frontján igényzik ennek a követelménynek eleget tenni. Ezt célozza az a törekvés is, hogy az áruk vasúti kocsikba való ki- és berakását eddig még nem alkalmazott rakodásszervezési módszerrel végezzék. Ez az új módszer az úgynevezett mozgó rakodóbrigádok, más néven repülő brigádok szervezése, illetve igénybevétele.

A repülőbrigádok lényege: a szükségleteknek megfelelően 6–20 fő rakodóból álló a lehetőségeknek megfelelően gépi rakodóberendezésekkel (billenés gépkocsi, rakodógép, daru stb.) rendelkező brigád, amely nem egy, hanem 40–50 km-es körzetben belül több munkahelyen végez a szükség szerint munkaszüneti napokon és éjjel is rakodásokat. A brigádokat és a rakodóberendezéseket gépkocsikkal vagy vasúton szállítják a rakodási helyére. Tevékenységük eladrendül célja, hogy a vasúti és egyéb fuvarszekciókat a rakodóhelyre való beállításuk után a lehető legrövidebb időn belül megadják, illetve kiüritsék, az árut a rakodóhelyről mielőbb elszállítsák. Ezáltal kettős eredményt érnek el: biztosítják a gyors kocsifordulót és tértelmentesítik a rakodóhelyeket. A brigádokba a legjobban képzett, megbízható rakodómunkásokat tömörítik, akiknek az éjjeli és a munkaszüneti napi rakodásokon felül több napos kihelyezésekre is vállalkozniuk kell.

A repülőbrigádok gondolata nem új keletű. Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság Áru- és Menetirányító Szolgálatára már 1963-ban felvette a brigádok megszervezésének a szükségességét. Kezdeményezésükre és szorgalmazásukra a közelmúlt években az agri, debreceni, szolnoki, szekszárdi és a kaposvári AKÖV-ök keretén belül hoztak létre egy-két ilyen brigádot. Ezek azonban szervezési hiányosság és bérézési nehézségek miatt a rakodómunkások nagy fluktuációja következtében nem voltak életképesek, nem érték el a kívánt eredményeket.

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság ez év második felétől kezdve újból szorgalmazta és elősegítette az AKÖV-öknél a repülőbrigádok megszervezését. A jelenleg meglévő közül eredményesen működnek a debreceni, nyíregyházi és a szekszárdi brigádok, olyannyira, hogy a más területen levő brigádok részére tapasztalataikat is átadták. A lebonyolított tapasztalatcsere-látogatások alkalmakkor voltak arra, hogy a gyenge brigádok munkájában fellendülés következzen be. Mint minden újnak, a repülőbrigád-mozgalomnak is vannak ellenzői, vannak nehézségei. Ahol elsősorban segíteni lehetne a brigádmozgalmon, az a gépesítetttség fokának, a szociális létesítmények (öltözők, mosdók étkezőhelyiségek, hálókahelyek stb.) színvonalának s a társadalmi szervek közrehatásával is a brigádtagok munkaintenzitásának az emelése. Különösen a helyi tandícsi és a vasúti szervek segíthetnek azaz, hogy a rakodóhelyekhez közel levő helyiségeket, laktanyákat és egyéb szociális létesítményeket — akár ideiglenesen is — a brigádok rendelkezésére bocsátják.

Eredményes munkavégzés, a rakodásban elért jelentős sikerek esetén a repülőbrigádok gerincet lehetnek a most még megszervezés alatt álló, de remélhetőleg rövidesen megalakuló közös MÁV-AKÖV Rakodási Főnökségnek.

7. ábra

*Az ún. „repülő” rakodóbrigádok a gyakorlatban nem váltották be az elképzeléseket.*





8. ábra

*Eleinte így történt a vasútállomásokon a gépesített cukorréparakodás.*



9. ábra

*Idényjellegű fuvarozásoknál egyes fuvaroztatók kihelyezett forgalomirányítót is alkalmaztak.*

### A közhasználatú autóközlekedés a nyári forgalomban

Divaigunk előtt ismeretes az, hogy a közhasználatú autóközlekedés feladatai évről évre nagyobbak, és a közlekedési ágazat mindenképp nagyobb szerepet kell, hogy az árutovarovozások lebonyolításában. A helyzet ma már az, hogy a közhasználatú autóközlekedés a vasúttal együtt a népgazdaság szállítási igényeinek a kielégítésében döntő helyet foglal el.

A jelenlegi időszokban a közhasználatú autóközlekedés egyik fontos feladata — amint erről a legutóbbi évfolyam hírt adtunk — az árvízvédelemmel kapcsolatos szállítási igények maradéktalan kielégítése. Emellett természetesen az évszaknak megfelelő szállítási feladatokat is teljesítenie kell; az építkezésekkel, a zöldség-, gyümölcsforgalommal, a lakosság igényeinek a kielégítésével, továbbá a vasúti fel- és elutazásokkal kapcsolatos fuvarozásokat változatlan mértékben biztosítani kell.

A nagy és sűrűn forgó szállítási feladatokra főleg emmel megkezdjük Kóvacs Lajost, a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Vezérigazgatóság szakosztályvezetőjét, tájékoztatva olvasóinkat a közhasználatú autóközlekedés jelenlegi legfontosabb teendőiről.

Köveskémre a következő nyilatkozatot kapjuk: A közhasználatú autóközlekedés jelenleg is még teljes mértékben részt vesz az árvízvédelmi szállítási lebonyolításban. Az Árvízvédelmi Kormánybiztoság igényeinek megfelelő mértékben kerülnek a kocsi kiállításra. Ebben a vonatkozásban érdemesen, hogy a korábbi időszakokhoz képest — a jelenlegi viszonylag kedvezőbb időjárási körülmények miatt — már kevesebb gépkocsi van szállításra. De még így is — országos viszonylatban — több mint 1000 AKOV tehergépkocsi vesz részt az árvízvédelmi szállításokban.

Az előbbiekkel kapcsolatos feladatok sikeresen teljesítése és a munka szervezettségének a biztosítása végett az Autóközlekedési Vezérigazgatóság a legfontosabb helyekre külön megbízottakat küldött. Ilyen megbízottak működnek pl. Győrött, Talabányán, továbbá Baján. A megnevezett szállítási irányítását és szervezését a Budapesti Autóközlekedési Vállalat végzi. Ily módon biztosított az, hogy egy-egy területen a közhasználatú tehergépkocsi felhasználása tervezett és szervezett legyen.

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság — mondotta Kóvacs Lajos szakosztályvezető — minden intézkedést megtett azért, hogy az árvízvédelmi munkában — akár

anyagszállításról vagy akár a lakosság kóltetéséről, telepítéséről is legyen szó — fenntartsa az árvízvédelmi ágazat biztonságát. Ennek érdekében a jelenlegi értekezési körökön kívül a közlekedési ágazatnak a lakosság kóltetéséről, telepítéséről is legyen szó — fenntartsa az árvízvédelmi ágazat biztonságát. Ennek érdekében a jelenlegi értekezési körökön kívül a közlekedési ágazatnak a lakosság kóltetéséről, telepítéséről is legyen szó — fenntartsa az árvízvédelmi ágazat biztonságát.

A nyári forgalomban egyik fontos feladata a közhasználatú autóközlekedésnek a zöldség-, gyümölcsforgalomban lebonyolítása. Ebben a vonatkozásban az idén több nehézséggel kell számolni. Azért, hogy az árvízvédelem — amint az előbbiekben is látható — igen tetemes gépkocsi mennyiséget von el, már most észlelhető az is, hogy a kedvezőtlen időjárási körülmények folytán bizonyos területeken kell számolni a zöldség-, gyümölcsforgalomban. A helyzet szinte az, hogy számos árucikket illelően az idén az ével idő azonos, ami természetesen a korábbi évekhez képest egy-egy időszakban több gépkocsi igénybevételét teszi szükségessé. A zöldség-, gyümölcsforgalomban, előzetes megbeszélés alapján a fuvarozók között, másodszor felében, augusztusban várható; az igények jelenleg még nem számottevőek. Már most látható azonban, hogy ezen a téren a tervezéshez képest több nehézséggel kell számolni; ezek az Autóközlekedési Vezérigazgatóság — lehetőségéhez mérten — felkészült. Szűk és esetében sor kerül a tehergépkocsiok megfelelő átcsoportosítására is.

Avégett, hogy a zöldség-, gyümölcsforgalomban a fuvarozók és a lebonyolításának a gazdaságossága biztosított legyen, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság — a SZOVOSZ-szal együtt — külön végrehajtási utasítást dolgozott ki. Ez a többi között elírja azt, hogy a tehergépkocsiok vezetői maguk saját az áruk mennyiségét átvétel, a lehetőségekhez képest a rakodási munkában is részt vesznek. A munka jó előrehaladást mutat, az árucikkek a biztosításnak a gépkocsivezetői számára. Kiváncos lenni, hogy egyéb tényleg van-e biztosításnak a tehergépkocsivezetői munkájában ilyen értelemben kiterjesztés, mivel ezáltal megakadályozható az árucikkek károsodása.

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság a munka végrehajtásában határozottan támogatja a fuvarozók és a tehergépkocsivezetők munkáját. Tőlük elsősorban azt várja, hogy elősegítsék a tehergépkocsiok jobb kihasználását, a foglalkoztatásuk jók növelését, a károsított tehergépkocsiok maximális kihasználását, — fejezte be lapunknak adott nyilatkozatát Kóvacs Lajos szakosztályvezető.

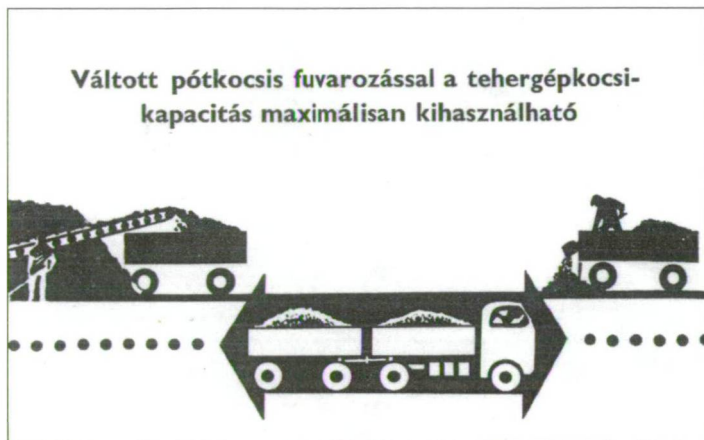
### 10. ábra

A közhasználatú autóközlekedés legnagyobb erőpróbája a mezőgazdasági szállítások lebonyolítása volt.



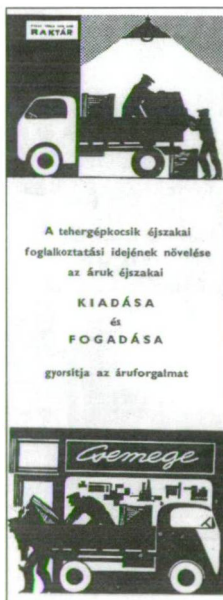
### 11. ábra

A fuvarozók nemcsak a rakodóhelyek alkalmatlansága miatt idegenkedtek a pótkocsiktól, hanem azért is, mert a pótkocsira rakott áru nagyobb rázkódásnak, így sérülésnek van kitéve.



12. ábra

*A tehergépkocsi és a pótkocsi jobb kihasználását váltott pótkocsis fuvarozással is szeretnék volna megjavítani.*



13. ábra

*Az éjszakai rakodás miatt főként a közelben lakók tiltakoztak.*



49. SZÁM
KÖZLEKEDÉSI KÖZLÖNY
177

## HETI HÍRADO

### Újabb intézkedések az őszi forgalommal kapcsolatban

A Központi Szállítási Tanács m. hó 28-án ülést tartott, az azon megtárgyalta az október havi áruszállítási tervök teljesítésével kapcsolatos feladatokat. Az ülésen megállapították, hogy a szállítások zavartalan lebonyolításának a biztosítása végett számos intézkedésre van szükség, biztosítani kell azt, hogy az érdekeltek közlekedési ágazatok közötti megfelelő kooperációjával, a fuvarozók és a fuvarozatók összehangolt együttműködésével egyik néppada-  
sági út természetében se ke'etkezzék zavar a szállítási ka-  
pacitás hiánya miatt.

Azülget, hogy a népgazdasági szempontból leginkább fontos áruszállítási igények kielégítése mindenkor időben megtörténjék, a Központi Szállítási Tanács úgy határozott, hogy ebben a vonatkozásban megfelelő soroist kell alkalmazni. Ennek keretében elődilegesen kell biztosítani, hogy a sádság-gyűmölcsárak, az egyéb mezőgazdasági termé-  
kek, a vetőmagok, a mátrágya fuvarozása zavartalanul megtörténjék. Ezzel kapcsolatban a Tárcaközi Operatív Bizottság széles körű felhatalmazást kapott, hogy az érde-  
kelni miniszteriumok és országos főhatóságok által sürög-  
ségi jellellegel bejelentett igényeket maradéktalanul kielé-  
gítse. Ezt a tevékenységet segíti elő a közlekedés- és  
postaiügyi miniszternek az a rendelkezése is, amely szerint  
a Tárcaközi Operatív Bizottság elosztási alappjához tartozó  
vasúti közlekedésményi megfelelő mértékben feleltek.

Az őszi forgalom során rendkívüli mértékben megün-  
kedett a közúti közlekedés szerepe is, nem utolsósor-  
ban azért, mivel a legutóbbi rendelkezések értelmében —

50 km-en aluli egyes szállítások vonatkozásában — jelen-  
tős mértékű feladatokat kell a vasúti átvállalnia. A  
közhasználatú autóközlekedés zavartalan működésének a  
biztosítása végett viszont különösen fontos, hogy az érde-  
kelni fuvarozatók a rendelkezésükre bocsátotti tehergépkoc-  
sikat megfelelően kihasználják. Ha az érdekeltek a ter-  
hergépkocsi extenzív és intenzív kihasználási és előtér  
mértékben nem biztosítják, a Központi Szállítási Tanács  
Titkársága — kapott felhatalmazása szerint — intézkedhet  
a gépkocsik elvonására vonatkozóan. Ugyancsak fontos  
rendelkezés az is, amely szerint a Központi Szállítási Tu-  
nács Titkársága a betakarítás és felvásárlással össze-  
függő szállítások biztosítása végett közlekedési gépkocsik el-  
vonását kezdeményezheti az ipari tárcákak illetően. A  
Központi Szállítási Tanács Titkársága ebben a feladat-  
körben a megyei szállítási bizottságokon keresztül jár  
majd el.

Amin látható, szinte hétről hétre újabb intézkedések  
kerülnek kiadásra az áruforgalom zavartalanlásának a  
biztosítása érdekében. Ez érthető is, hiszen már teljes  
mértékben megkezdődött az őszi forgalom és a feladatok  
a tavalyihoz képest számottevő mértékben nagyobbak.  
Különösen fontos ezért, hogy az érdekeltek a kiadásra ke-  
rülő intézkedéseket maradéktalanul megtartsák és a ma-  
guk részéről is elősegítsék a vasúti, valamint a közhaszná-  
latú autóközlekedés munkáját, szoros együttműködésével  
biztosítsák a szállítási feladatokat sikeres teljesítést.

14. ábra

Az őszi forgalmat a mezőgazdasági szállításokon kívül is a gyárak és üzemek évvégi „hajrája” nehezítette.

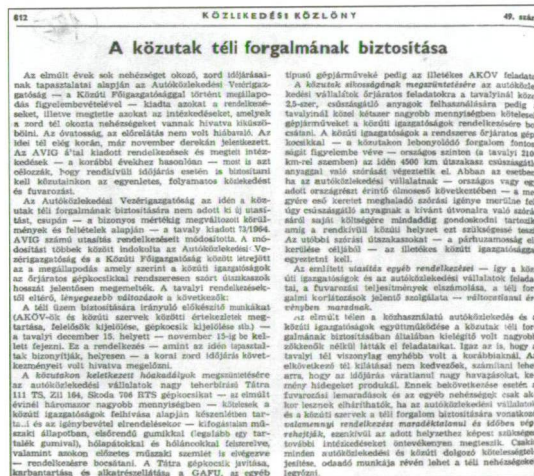


15. ábra

Sok fuvaroztató nem tudta megoldani sem a munkaidőn túli, sem az éjszakai áruátvételt.



16. ábra  
A vasútállomásokon a kézi rakodást fokozatosan átvették a rakodógépek.



17. ábra  
A megnövekedett gépjárműforgalom részére télen is csak nagy erőfeszítéssel lehetett az utakat használható állapotban tartani.



18. ábra

A közületek és a célfuvarozási vállalatok tehergépkocsijait az ügyintézők premizálásával is igyekeztek a közhasznú fuvarozásba bevonni.



19. ábra

A jármű nem raktár! Legnagyobb veszteség a fölösleges ácsorgás!

## A közúti közlekedés helye és szerepe a gazdaságirányítás új rendszerében (1965-1970)

Az MSZMP Központi Bizottsága 1965. november 18-20-án tartott ülésén foglalkozott a gazdaságirányítási rendszer kérdéseivel. Eerre azért került sor, mert az elemzők megállapították, hogy

- a beruházások nem elég hatékonyak;
- a munka technikai felszerelésével a termelékenység és a minőség nem arányosan nő;
- nem csökken kellő mértékben az önköltség;
- célkitűzéseink sok esetben módosulnak;
- a kivitelezés indokolatlanul elhúzódik;
- eszközeink elforgácsolódnak;
- az eredeti előírányzatokhoz képest a beruházások egy részét számottevő költségtöbblettel valósítjuk meg;
- a vállalatok gazdálkodási tevékenysége nem kielégítő az állóeszközök egésze kihasználásában, a meglevő állóeszközök korszerűsítésében.

Megállapították, hogy a hiányosságok csak a gazdasági mechanizmus reformjával szüntethetők meg. Az új gazdasági mechanizmusra való áttérés első lépéseként átmeneti rendelkezéseket hoztak, amivel egyidőben a korábbi kööttségeket megszüntették. Az új átmeneti rendelkezésektől azt várták, hogy mind a Nemzeti Bank, mind a Beruházási Bank vonalán a vállalat és a bankszervezet közti kapcsolat megerősödik. E kapcsolat pedig elősegíti, hogy a vállalat meggondoltabban tervezze meg alapképzését, felhasználását és az eddiginél gondosabban gazdálkodjon vele. Gondoskodni kellett az átmeneti rendszerben az állóeszköz-fenntartási, gazdálkodási tevékenységgel kapcsolatos számviteli rendszer átalakításáról, a már elkészült tervek átdolgozásáról, a folyamatos statisztikai, számviteli megfigyeléséről és ellenőrzéséről.

A közlekedés eszközállománya is jelentősen elavult volt. A korszerűsítés már korábban háttérbe szorult, a technika gyors fejlődésével pedig tovább nőtt az elavult eszközök aránya. A túlzott központi szabályozás, az állandósult feszültség, ami a beruházási javak kereslete és kínálata között volt, a gazdaságossági mutatók megbízhatatlansága, a beruházási ellenérdekeltség részleges hiánya komoly mértékben megnehezítették a nagyobb ütemű fejlesztést, előrehaladást.<sup>1</sup>

1965. január 14-én rendkívüli ülést tartott a Szabolcs-Szatmár Megyei Szállítási Bizottság, amelyen részt vett dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter is. Az ülést Nemes Imre, a Megyei Tanács VB elnökhelyettese nyitotta meg, aki többek között elmondta, hogy az elmúlt év legnagyobb eredménye az volt, hogy szorosabbá vált a fuvarozók és fuvaroztatók kapcsolata, sikerült biztosítani a munka megfelelő tervszerűségét és egyenletességét. Tervszerűbbé vált a szállítóeszközök kihasználása is, amit az is bizonyít, hogy az 5. sz. Autóközlekedési Vállalat ugyanazzal a járműkapacitással 1964-ben 120 ezer tonna áruval többet fuvarozott, mint az előző évben. Az elnök

arra is rámutatott, hogy a Megyei Szállítási Bizottságoknak a jövőben a sokasodó problémák miatt a személyszállítással is kell foglalkozni.

Csanádi György többek között azt hangsúlyozta, hogy a megyei szállítási bizottságok az egész országban jól dolgoznak és nélkülözhetetlen munkát végeznek. Aktuális feladatként foglalkozott az árufuvarozás racionalizálásával, a kisforgalmú vasútállomások körzetesítésével<sup>2</sup> és az ezzel kapcsolatos közúti szervezési intézkedésekkel (20. ábra). A miniszter rámutatott arra, hogy a jövőben nem adminisztratív eszközökkel, hanem elsősorban a gazdaságosság irányában történő befolyással kívánják a megfelelő eredményt elérni.

A közúti szállítások ellenőrzése során évről-évre megállapították, hogy főként a mezőgazdasági szervek tulajdonában levő fuvareszközökkel túllépik a körzethatárokat és nem tartják be a menetlevelekkel kapcsolatos rendeleteket sem. Sokszor végeznek olyan fuvarozást, amit vagy közhasznú fuvareszközzel kellene lebonyolítani, vagy TEFU-menetlevelet kellene felhasználni (21-22. ábra). Szakértői vélemény szerint azonban sok esetben azért került sor szabálytalan fuvarozásra, mert más mód nincs a fuvarigény kielégítésére. A jogszabályokat kellene a gyakorlati élethez igazítani, mert azok már nem minden esetben felelnek meg a követelményeknek.<sup>3</sup>

A mezőgazdaság fokozott gépesítésének eredményeként 1966-ban már az ország tehergépjármű-állományából a tehergépkocsik 14%-át és a vontatók 84%-át a mezőgazdaság üzemeltette.<sup>4</sup> A mezőgazdasági tehergépjárművek ahhoz túlzottan decentralizálva voltak, hogy nagyobb központba tömörítve, centrálisan irányíthassák őket (23. ábra). A járművek foglalkoztatása pedig általában olyan kisebb közigazgatási területen történt, ahol a közhasználatú autóközlekedésnek állandó szolgálati helye nem volt. Más részről a mezőgazdaságban rendelkezésre álló tehergépjárművek darabszáma nem felelt meg ténylegesen a szükségletnek, mert a termeléssel összefüggő szállítási feladatok időszakonként és területenként egyenetlenül jelentkeztek, így időszakonként és területenként szállítási kapacitás hiány, vagy fölös mutatkozott. Az üzemeltetők nagy része ezt az ingadozást nem tudta kiegyenlíteni, ezért a hiányt központi irányítással próbálták pótolni, a fölös kapacitás felhasználását pedig az érvényben lévő jogszabályok és rendeletek lényegében korlátozták. A lakossági fuvarigények olyan országrészekben is jelentkeztek, ahol azt a közhasználatú autóközlekedés csak 10-20 üres kilométer megtételével tudta volna elvégezni, ugyanakkor a mezőgazdasági fuvareszközök helyben, szabad kapacitással rendelkezésre álltak. Ilyen körülmények között módot kell adni a mezőgazdasági termelőszövetkezeteknek, hogy saját fuvareszközökkel elvégezhesék a tagok háztáji termelésével összefüggő és az előírt körzethatárokon belül az egyéb jellegű fuvarozásokat.<sup>5</sup>

A közhasznú autóközlekedés a meglévő szolgálati helyeitől távol levő területeken üzemeltetett közúti gépjárművek jobb kihasználása és a közhasznú fuvarozási feladatokba történő fokozottabb bevonása, valamint az e területeken jelentkező fuvarigények szervezettebb formában történő kielégítése érdekében létrehozta a földműves-szövetkezeti hálózatra épített képviselőit. Képviselőt olyan helyen létesítettek, ahol az AKÖV-



nek nem volt szolgálati helye, valamint a közületi és termelőszövetkezeti gépjárművek száma szükségessé tette, illetve a földműves-szövetkezet ennek létesítését vállalta. A képviselőknél szolgálatot teljesítő dolgozók a területileg illetékes AKÖV-ök által időszakonként tartott oktató és tájékoztató jellegű értekezleteken szerezték meg a munkájuk ellátásához szükséges ismereteket. A megbízástól számított egy éven belül szakvizsgát kellett tenniük.<sup>6</sup> Ekkor már 170 áru- és menetirányító szolgálati hely volt az országban.

Ezek a szolgálati helyek a pótfuvar-szervezésben érték el a legnagyobb eredményt, amit az alábbi számok bizonyítanak:<sup>7</sup>

Év	Szervezett pótfuvarok száma/db
1954	21452
1955	30044
1958	36255
1960	64814
1962	87831
1963	104861
1965	128384

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság 1966 márciusában kiadott rendelete alapján az autóközlekedési vállalat akkor jogosult a fuvarfeladat elvégzésével mezőgazdasági termelőszövetkezetet, vagy ha az nem vállalja a fuvarfeladatot, magánfuvarost megbízni, ha az elvégzendő fuvarfeladatokhoz a teljesítő képessége nem elegendő. Amennyiben a magánfuvaros az AKÖV által szervezett fuvarfeladatot látott el, az AKÖV köteles volt a magánfuvarossal meghatározatlan időre szerződést kötni, amiben a felmondási időt is szabályozni kellett. Az AKÖV által vállalt vagy szervezett fuvarfeladat magánfuvaros útján történő elvégzése nem mentesítette az AKÖV-öt a megbízóval szemben vállalt kötelezettségei alól. A magánfuvaros nem állhatott közvetlen jogviszonyban a fuvaroztatóval. Az AKÖV megbízásából végzett tevékenység során a magánfuvaros rakodásra is kötelezhető volt<sup>8</sup> (24. ábra). A tehergépjárművek gazdaságos felhasználásának vizsgálata során került sor a különböző teherbírású tehergépjárművek optimális felhasználási területének megállapítására. A szállítóképességet sok tényező befolyásolja, ezek közül a legfontosabbak: a tehergépjármű teherbírása, az áruösszetétel, a szállított áru mennyisége, a teherbírás kihasználásának értéke, a fajlagos állásidő, az átlagos szállítási távolság és a szállítás lebonyolításának esetleges időkorlátai. A felsorolt tényezők részletes vizsgálatával lehet meghatározni a tehergépjármű legmegfelelőbb felhasználási területét.<sup>9</sup>

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium 1966. április 26-án tanácskozára hívta össze a megyei szállítási bizottságok elnökeit, a megyei pártbizottságok képviselőit, a minisztériumok és az országos főhatóságok szállítási szervezeteinek a vezetőit, a vasútigazgatóságok és autóközlekedési vállalatok igazgatóit és a közlekedési-szállítási

szakma kiváló dolgozóit. Az Áruszállítási Tanácskozáson megvitatták az elmúlt évi tapasztalatokat, a folyó évben várható feladatokat és az ezek teljesítése érdekében szükséges intézkedéseket. A tanácskozás beszámolóját dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta, és többek között hangsúlyozta, hogy az idei év rendkívül fontos feladata a gazdaságtalan szállítások további csökkentése és ennek érdekében a szükséges intézkedések kidolgozása. A gazdaságtalan áruszállítások problémakörében említette a gyenge forgalmú vasútvonalak és állomások kérdésének a megoldását is. Ez azért szükséges, mert a vasúti hálózat a múlt század végén került kialakításra, amikor a közutakon lófogatú járművek közlekedtek, de ma már egészen más a helyzet. A miniszter hangsúlyozta, hogy olyan közlekedésre van szükség, amely nemcsak műszakilag, hanem szervezetileg is megfelel a kor követelményeinek. Ezt a célt szolgálja a helyes közlekedéspolitika és annak maradéktalan végrehajtása.<sup>10</sup>

A Csongrád Megyei Szállítási Bizottság 1966. május 19-én megyei szállítási értekezletre hívta össze az érdekelt szerveket, vállalatokat és üzemeket. Az értekezleten a beszámolót Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára tartotta. A beszámoló főként a közelmúltban megtartott Áruszállítási Tanácskozás irányelveit, az ott elhangzottakat, valamint az ebből következő feladatokat ismertette. Ami közvetlenül Csongrád megyére vonatkozik, az a mezőgazdasági szállításokkal kapcsolatos. A betakarítással és felvásárlással kapcsolatos szállítások zavartalan lebonyolítását sokszor a rakodási problémák nehezítették. Mindenképpen szükségesség vált kézi munkaerő bevonása a rakodási feladatok elvégzésébe. Ezen a téren értékes kezdeményezés történt az elmúlt évben Csongrád megyében. A KISZ-fiatalság mozgósításával különböző rakodóbrigádok létesültek és ezek eredményesen hozzájárultak a rakodások terén jelentkező problémák megoldásához.

A beszámoló külön hangsúlyozta, hogy rendkívül fontos a megfelelő közlekedési szemléletű közvélemény kialakítása, mert jelentős mértékben ezen áll vagy bukik a közlekedési célkitűzések megvalósítása, a közlekedéspolitika megfelelő végrehajtása. Az elmúlt évek tapasztalatai azt mutatták, hogy ezen a téren értékes munkát végeztek a megyei szállítási bizottságok, amelyek a magyar közlekedés szervezetében tartós pil-léreknek bizonyultak (25. ábra).

A beszámolót széleskörű vita követte. Az értekezletet a Megyei Pártbizottság képviselője zárta be.<sup>11</sup>

A Bács-Kiskun Megyei Szállítási Bizottság május 23-án Kecskeméten tartotta ülését, amelyen Csoltó László az időszerű szállítási feladatokat és tennivalókat ismertette. Hangsúlyozta, hogy az országban mindenütt, így Bács-Kiskun megyében is fontos, hogy a közúti közlekedés valamennyi szektora összhangban végezze munkáját. Ezt az is alátámasztja, hogy a megyében az AKÖV 542 tehergépkocsiján és 140 pótkocsiján kívül 924 közületi és célfuvarozási gépkocsi és 2894 pótkocsi is van. Arra kell törekedni, hogy a zöldség-gyümölcsforgalom lebonyolításában a közületi fuvareszközök a lehetőségekhez képest teljesítsék üzemük, vállalatuk szállítási feladatait (26-27. ábra).

A beszámolót követően sok hozzászólás hangzott el. Az értekezlet Buda Gábor, a Megyei Tanács elnökhelyettese, a Megyei Szállítási Bizottság elnöke zárszavával ért véget.<sup>12</sup>

Időközben megtörtént a termelőszövetkezetek által végzett fuvarozások szabályozása is. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Földművelésügyi Minisztériummal megvitatta és 1966. július 1-től együttes rendeletben szabályozta a mezőgazdasági termelőszövetkezetek közötti fuvarozási tevékenységét. A rendelkezés szerint a termelőszövetkezetek tehergépjárműveiket és állati erővel vont járműveiket – meghatározott szabályok megtartásával – fuvarozásra is felhasználhatják. A szabályozás szerint a termelőszövetkezeti fuvarozásokhoz AKÖV menetlevelet kell felhasználni. A rendelkezés nem vonatkozott az állati erővel vont járművekkel végzett fuvarozásokra, ebben az esetben sem a menetlevél, sem a díjszabás alkalmazása nem volt kötelező. A szabályozás értelmében nem tekinthető fuvarozásnak a termelőszövetkezet saját termékének szállítása, saját tulajdonban levő eszközök, ingóságok szállítása, a termelőszövetkezeti tagok részére végzett szállítás, valamint a termelőszövetkezet működésével szorosan összefüggő árutovábbítási feladatok végzése. Fontos része volt az új szabályozásnak, hogy a mezőgazdasági termelőszövetkezetek tehergépkocsijaikkal – a vontatók kivételével – körzethatár-korlátozás nélkül végezhetnek szállításokat és fuvarozásokat. A vontatók körzethatára a telephelytől számított 50 km, ami alól csak rendkívüli esetben volt adható mentesítés. Előírták azt is, hogy a termelőszövetkezeti fuvarszközzel 24 km-t meghaladó távolságra végzett fuvarozás esetén a fuvarszközök vezetői az illetékes AKÖV menetirányító szolgálati helyen kötelesek pótfuvar biztosítása céljából bejelentkezni. Ez természetesen csak akkor volt kötelező, ha a tehergépkocsi oda- vagy visszaútnban 50%-ig nem volt megterhelve. A bejelentést a fuvarozást megelőző nap 16 óráig kellett teljesíteni.

Ezzel a rendelkezéssel az illetékes szervek lehetővé tették a termelőszövetkezeti fuvarozásokat, de az is céljuk volt, hogy a kellően ki nem használt mezőgazdasági fuvarkapacitást gazdaságosan igénybe vegyék.<sup>13</sup>

1966. július 25-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter értekezletet tartott a mezőgazdasági áruszállítások helyzetéről és az e téren jelentkező feladatokról. Az értekezlet résztvevői a Központi Szállítási Tanács titkárságának előterjesztése alapján megvitatták a mezőgazdasági szállítások időszerű kérdéseit és problémáit. A közúti közlekedéssel kapcsolatban rendkívül károsnak tartották azt a gyakorlatot, hogy egyes üzemek, gazdaságok a gépkocsi-megrendelések benyújtásakor – biztonsági okból – a szükséghez képest nagyobb igényt jelentenek be. Ez a túlbiztosítás felesleges és káros, mert a közlekedési vállalatok mindenképpen kiállítják a mezőgazdaság számára szükséges járműveket.<sup>14</sup>

A Autóközlekedési Vezérigazgatóság a felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok forgalmi szakosztályvezetői részére negyedévenként értekezletet tartott. 1966-ban az első értekezletet Veszprémben, a másodikat Békéscsabán, a 8. sz. Autóközlekedési Vállalatnál tartották. Az értekezletet Zahumenszky József AVIG vezérigazgató-helyettes vezette. Az értekezleten áttekintették a Veszprémben hozott határozatok végrehajtását. Az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok 1966. I. félévi súlytervüket 107,5%-ra, árutonna-kilométer tervüket 105%-ra teljesítették. A II. félévben tovább folytatják a te-

hergépkecsi és rakodógép tipizálást, azaz bizonyos típusok egy vállalatához való összevonását. Megállapították, hogy ebben a vonatkozásban nem minden vállalat hajtotta végre az átcsoportosításra vonatkozó rendelkezéseket. A vasútállomási fel- és elfuvarozás ügyvitelére vonatkozó vezérigazgatói utasítást egyes AKÖV-ök még nem alkalmazták, ami zavarja a munkát.

Az őszi begyűjtési fuvarfeladatok maradéktalan ellátására minden AKÖV-nek időben fel kell készülni és a rendelkezésre álló rakodógépeket az arra alkalmas áruknál maximális mértékben használni kell.

Zahumenszky József összefoglalójában arra is kitért, hogy a gyenge forgalmú vasútállomások forgalmának megszüntetéséből adódó feladatokat kifogástalanul kell ellátni.<sup>15</sup>

A következő országos forgalmi szakosztályvezetői értekezletet november 29-én és 30-án Egerben a 4. sz. Autóközlekedési Vállalatnál tartották meg. Az értekezletet itt is Zahumenszky József AVIG vezérigazgató-helyettes vezette. Az áruforgalmi és kereskedelmi szakágazat munkájának értékeléséről és a feladatok ismertetéséről szóló beszámolót dr. Benkő László az AVIG áruforgalmi és kereskedelmi szakosztályának vezetőhelyettese tartotta. Az AVIG felügyelete alá tartozó vállalatok az 1966. I-X. havi feladataikat sikeresen elvégezték (28. ábra). Az 1966. évi intézkedési terv végrehajtását elemezve az előadó beszámolt arról, hogy a közúti ellenőrök bevonásával 15 vállalatnál végeztek általános forgalmi vizsgálatot. A kecskeméti 9. sz. AKÖV fuvarozási és szállítmányozási tevékenységéhez kapcsolódó rakodás optimális gépesítése elkészült. Az egységes darabáru-fuvarozási rend bevezetése több megyében megtörtént és kialakult a további megyékben történő bevezetés lehetősége is (29. ábra). Elkészült a nemzetközi tehergépjármű díjszabás tervezete. Négy megyében mozgó rakodóbrigádot szerveztek. 1965-ben 121 MÁV-AKÖV komplexbrigád működött. 1966-ban már 154 ilyen brigád volt és bevonták a nagyobb fuvaroztatókat is (30. ábra). Új, nagy teljesítményű URH berendezéseket szereztek be.

A beszámolót széles körű vita követte. A hozzászólók főként a helyi problémák feltárásával egészítették ki a beszámolót.<sup>16</sup>

1966-ban az AKÖV menetirányító szolgálat 46 ezer esetben foglalkoztatta az üzemeltetőknél kellően ki nem használt közületi tehergépjárműveket. A fuvarteljesítmények után a felajánló üzemeltetők mintegy 19 millió forint fuvardíj-bevételhez jutottak. Ezekkel a tehergépjárművekkel 570 ezer tonna árut szállítottak és 7,5 millió árutonna-kilométert teljesítettek. A felajánlott gépjárművek foglalkoztatása megyénként változó képet mutatott. A felajánló közületek szállítási dolgozói részére 615 ezer forint prémiumot fizettek ki. A prémiumból országosan 1262 fő részesült.<sup>17</sup>

A gyakorlat már bebizonyította annak a korábbi elgondolásnak a helyességét, miszerint az évenként megismétlődő begyűjtési időszak feladatait csak egy alkalmas koordináló szerv létrejöttével lehet úgy megoldani, hogy a mezőgazdaság által termelt áru a leggazdaságosabban kerüljön a fogyasztókhoz és a felhasználó üzemekbe. E célból alakították meg 1967-ben is a betakarítási időszak koordinációs tevékenységét el-

lító Mezőgazdasági Szállítási Operatív Bizottságot (MESZOB). Tagjai: a Központi Szállítási Tanács Titkársága, a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály, a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium és a Szövetkezetek Országos Szövetsége képviselője. A MESZOB július 1. és november 30. között kéthetenként, a tervidőszakot megelőzően előre meghatározott időpontban ülésezett. Ezeken az üléseken döntöttek a következő tervidőszakra beérkezett reális fuvarigények maradéktalan kielégítéséről. A MESZOB elsődleges követelményként szabta meg a fuvaroztatók részére, hogy a csúcsidőszak alatt a fuvarszközöket maximálisan használják ki. A napi foglalkoztatási időt a megyei szállítási bizottságok állapították meg. Azt is előírták, hogy a mezőgazdasági termények betakarításával, felvásárlásával, értékesítésével és feldolgozásával kapcsolatos szállítási feladatokat elsősorban mezőgazdasági fuvarszközökkel, a saját közületi fuvarkapacitással, vagy az erre hivatott célfuvarozási vállalat kapacitásával kell megoldani, és csak az ezen felül jelentkező kielégítetlen fuvarigény ellátásáról gondoskodik a MESZOB döntése alapján a közhasználatú autóközlekedés.<sup>18</sup>

A különböző megyei tanácsok, megyei szállítási bizottságok sorra megvitatták a közlekedési-szállítási munkával kapcsolatos teendőket, feladatokat, és ennek megfelelően kialakították a felmerülő problémák megoldásának lehetőségét is. 1967. június 22-én Kecskeméten a Bács-Kiskun, a Békés és a Csongrád megyei szállítási bizottságok tartottak közös ankétot, amin megvitatták, hogy milyen módon készülhet fel a vasúti és a közúti közlekedés az új gazdasági mechanizmusra. Az ankét keretében Kovács Lajos, a KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság szakosztályvezetője részletesen ismertette a közhasznú autóközlekedés szervezetének átalakítását. A terv szerint 1968. január 1-től az AVIG helyett Tröszt fogja irányítani az autóközlekedési vállalatok munkáját, megszűnik az autóközlekedést terhelő fuvarozási kényszer és a díjszabás maximális árszabásnak tekintendő, abból indokolt esetben kedvezmény lesz adható.

Az ankéton az aktuális kérdések megtárgyalása során kialakult állásfoglalás szerint az áruszállítási munkában biztosítani kell a helyi szervek önálló munkáját, a hatékony kezdeményező készség kibontakozását, amihez elengedhetetlen támogatást nyújtanak a megyei szállítási bizottságok.<sup>19</sup>

A közhasználatú autóközlekedésnek az új gazdasági mechanizmusban javítania kellett a szolgáltatások minőségét, bővítenie kellett a szolgáltatások választékát és ezekhez kapcsolódó egyéb tevékenységeket (31. ábra). Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság kísérleti jelleggel már korábban fogalomba helyezte a távolsági forgalomban hálófülkés autóbust, reprezentatív tárgyalóautóbust, vadász-autót, speciális bűtor-szállító kocsikat stb. Az AVIG a megbízók igényeinek felkutatása és azok kielégítésének érdekében ügyfélszolgálati hálózatot alakított ki. A budapesti központi iroda szakmai irányításával Győrött, Sopronban, Szombathelyen, Veszprémben, Pécsen, Szegeden és Miskolcon létesítettek egymással mellérendeltségi viszonyban levő területi irodákat. Ezek az irodák a szolgáltatásokat az autóközlekedési vállalatok nevében vállalták<sup>20</sup> (32-33. ábra). 1967 nyarán a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési és Autóbusz-

javító Vállalatnál a KPM AVIG megrendelésére hozzákezdtek egy csuklós tehergépkocsi mintapéldányának elkészítéséhez. Erre azért került sor, mert tapasztalatok szerint a mezőgazdasági termékeket nagy tömegben, gazdaságosan és kíméletesen elsősorban csuklós teherautón lehet szállítani. A csuklós rendszer ugyanis csökkenti a pótkocsiknál jelentkező erős rázkódást. A csuklós tehergépkocsinál is az autóbuszoknál használt csuklós alvázat alkalmazták, a vezetőfülke Csepel D-210 típusú volt, a gépes részen 540 cm, az utánfutón 650 cm hosszú volt a plató. Mindkét platórész önmagában zárt egységet képezett, lehajtható oldalfalakkal és végfallal.<sup>21</sup>

Az új gazdaságirányítási rendszerre való áttérés az áru fuvarozási munkában is számos változást hozott, főként a szervezés és az irányítás terén. Ezzel a kérdéssel a Központi Szállítási Tanács Titkársága is foglalkozott és rámutatott arra, hogy még nem alakult ki a megyei szállítási bizottságok új munkarendje és feladata, de az biztos, hogy a közlekedés továbbra is igényt tart a szállítási bizottságokra. Már most fontos szerep vár a megyei szállítási bizottságokra az új darabáru-fuvarozási rendszer bevezetése óta felmerült problémák megoldásában és javaslatot kell tenniük a megye területén a kocsirakományú körzeti pályaudvarok kijelölésére is. A megyei szállítási bizottságok ekkor még havonta az üzemek és vállalatok kötelező tervadat-bejelentései alapján felmérték a közúti szállítási igényeket és a rendelkezésre álló szállítási kapacitás egybevetésével szállítási mérleget állítottak össze. A fuvarozások ilyen formában történő tervezése 1968. január 1-től megszűnt, de ez nem azt jelentette, hogy a megyei szállítási bizottságok munkája is megszűnt (34. ábra). Ezt a munkát a megyében működő fuvarozó vállalatok piackutató tevékenységére alapozva kellett tovább folytatni.

1968. január 1-től a közúti áruszállítások lebonyolításánál megszűnt a fuvarozási kényszer és a KPM vállalatain kívül egyéb üzemek és vállalatok is kiterjedtebb mértékben végezhettek fuvarozást. Ezzel kapcsolatban a megyei szállítási bizottságok feladata az lett, hogy mindenképpen biztosítsák a népgazdasági szempontból elsősorban fontos szállítási igények kielégítését.

A megyei szállítási bizottságok egyik leglényegesebb feladata volt ekkor az új közlekedési-szállítási rendszer létrehozását elősegítő közlekedés-politikai koncepció tármogatása, és megvalósítása érdekében a megfelelő közlekedési szemléletű közvélemény kialakítása.<sup>22</sup>

1967-ben a mező- és erdőgazdaság, valamint az élelmiszeripar irányító szervezete megváltozott. Az egységes irányítás és fejlesztés megvalósítása érdekében a korábbi több főhatóság helyett létrehozták a Mezőgazdasági és Élelmiszerügyi Minisztériumot és átalakultak a középírányító szervek is. A termelőszövetkezetek saját adottságaikra való tekintettel megalakították a Termelőszövetkezetek Országos Tanácsát, vidéken pedig sorra létesültek a termelőszövetkezeti szövetségek. Ezek a népgazdasági ágak korábban tekintélyes szállítógépparkkal rendelkeztek, amit a szervezetei átalakítás szintén érintett. A megváltozott körülmények között a közlekedési és szállítási ügyek megoldásába a termelőszövetkezeti szövetség is bekapcsolódott. A céljuk az volt, hogy a területükön lévő 50-100 termelőszövetkezet szállítási eszközeit minél gazdaságosab-

ban használják fel, a szállítási feladatokat elsősorban egymás segítségével oldják meg, az esetenként szabad kapacitással pedig bérfuvarozást végezzenek. Csúcsforgalom idején ha saját szállítóeszközeik maximális kihasználásával sem képesek a szállítási feladatokat megoldani, csak akkor kérnek a közforgalmú autóközlekedési vállalatoktól segítséget. A termelőszövetkezeti fuvarozások ilyen körülmények között a korábbiaknál sokkal szervezettebb formában jelentkeztek.<sup>23</sup>

A tervutasításos gazdasági rendszerben a különböző szervezetek nem kereskedtek, hanem mechanikusan „elosztották” az árukat, kevés figyelmet fordítottak a vásárlók tényleges igényére. A fuvarozás terén a különböző adminisztratív megkötöttségek miatt nem alakulhatott ki versenyszellem, és ez mellett még az AKÖV-öknek többféle hatósági feladatot is el kellett látni. A gazdaságirányítás új rendszerében a korábbi kötöttségek feloldásával a közhasználatú autóközlekedés kereskedelmi tevékenysége is módosult. A „fuvarelosztás” kora lejárt, helyette a szerződő felek egyenjogúsága alapján kellett szerződést kötni. Ebben a kialakuló közúti fuvarozási versenyben pedig az a fuvarozó indult nagyobb előnnyel, amelyik megfelelő személyi tulajdonságokkal rendelkező alkalmazottak útján tárgyalta a partnerekkel. Szükségesnek tartották a kereskedelmi alkalmazottak továbbképzését, mindenekelőtt az üzemgazdasági ismeretek bővítését, mert csak ezzel a szemlélettel lehet megérteni a vállalat egészének, az egyes közlekedési ágazatoknak és a fuvarozatók tevékenységének külső és belső kapcsolatait. Mint mondták a rutinmunka, az „öszönösen megérezett” gyakorlat már nem hozhat megfelelő eredményt, de a továbbképzésen kívül azt is fontosnak tartották, hogy a kereskedelmi alkalmazottak anyagilag is érdekeltek legyenek a feladatok helyes és gazdaságos megoldásában. A gépkocsivezetők és a járatírók személyzet többi tagja naponta érintkeznek az utasokkal és a fuvarozatókkal, gyakorlatilag szinte ők a közhasználatú autóközlekedés közvetlen képviselői, magatartásuk döntő lehet az autóközlekedés egészéről alkotott vélemény kialakításában, ezért ezen a téren a fegyelmezetlenséget nem lehet megúrní. Az autóközlekedési vállalatnak ahhoz, hogy a kereskedelmi szemléletet érvényre juttassa, mindenekelőtt önállóságra van szüksége saját működési területén minden olyan esetben, amikor a vállalatnak megvan a döntéshez szükséges tájékozottsága. Az indokolatlan beavatkozás nemcsak zavarná a vállalat működését, de lassítaná az ügyek intézését és zavarná az egészséges verseny kialakulását. Úgy értékelték ezt akkor, hogy a közhasználatú autóközlekedés már sok nehéz helyzetben bebizonyította a nagyüzemi szervezet gyakorlati előnyeit, és bizonyosra vehető, hogy a gazdaságirányítás reformja során is képes lesz megfelelni a vele szemben támasztott követelményeknek.<sup>24</sup>

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közlekedéspolitikai Főosztálya irányításával működő Koordináló Bizottság 1968. január 25-én tartott ülésén megtárgyalta a körzetesítési program végrehajtásának eddigi eredményeit és a tapasztalatokat. A körzetesítés bevezetését széleskörű területi vizsgálat előzte meg. A területi munkabizottság elnöke a területileg illetékes vasútigazgató, társelnökei az illetékes megyei szállítási bizottsági elnökök, titkára a vasútigazgatóság tervosztályának vezetője, tagjai

pedig az autóközlekedési vállalatok igazgatói, a közúti igazgatóságok vezetői, valamint a megyei építési és közlekedési osztály vezetője volt. A területi vizsgálatokkal kapcsolatos adatgyűjtést, helyzetfeltárást és minden előkészítő munkát a bizottsági tagok a vezetésük alatt álló szervezet útján végeztették el. A munkába szükség esetén más érdekelt szerveket is be kellett vonni.<sup>25</sup>

A magyar közlekedés történetében nevezetes dátum 1968. január 1., mert ez a nap a modern szárazföldi közlekedés koordinált kialakításának kezdeti időpontja. Ezen a napon indult meg a körzetesített kocsirakományú áruforgalom Kaposvár és Karcag állomásokon. Ebben a munkában jelentős szerepet vállalt a Vasúti Tudományos Kutató Intézet, az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet és az Útügyi Kutató Intézet is.<sup>26</sup>

1968. február 21-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter, a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagja, a Magyar Tudományos Akadémia felolvasótermében előadást tartott „A közlekedéspolitika új irányai” címmel. Bemutatta a gazdaságirányítás új rendszere és az új közlekedéspolitika összefüggéseit, elemezte a magyar közlekedés jelenlegi helyzetét, az egyes közlekedési szakágak fejlesztési terveit és a kialakított közlekedéspolitika legfontosabb elveit és téziseit.<sup>27</sup> Az új közlekedéspolitikai koncepcióra vonatkozó tervezetet a megyei végrehajtó bizottságok és a megyei tanácsok is megtárgyalták és állást foglaltak a tervezettel kapcsolatban. Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével megszűnt a tervutasításos gazdaságirányítási rendszer, és ennek következtében megnyílt a lehetőség a kereslet-kínálat összhangjának kedvezőbb biztosítására is, de ez szükségessé tette a piaci viszonyok ismeretét is, amit piackutatással lehetett elérni. Ebből a célból alakult meg az Autóközlekedési Tröszt Személy- és Tehermenetirányítási Szakosztály keretében a Kereskedelmi és Piacutató Központi Iroda és azonnal megkezdte a megyei autóközlekedési vállalatoknál az irodahálózat kialakítását. A hálózat alapvető célja az volt, hogy a megyénkénti részletes piaci tájékozottság alapján a fuvarigényeket és a fuvarkapacitás összehangolják.<sup>28</sup>

A közhasználatú autóközlekedés menetirányítási szolgálatának hatósági funkciója (a célfuvarozó, közületi és földművelésügyi járművek helyközi és távolsági forgalomban történő közlekedtetése esetén előírt bejelentési kötelezettség) 1968. január 1-től megszűnt. Ekkor az Autóközlekedési Tröszt Személy- és Tehermenetirányítási Szakosztálya tervbe vette a pótfuvarok „árusítását”. Ennek az volt a lényege, hogy ha a közületi vagy célfuvarozó vállalat gépkocsija a menetirányítónál pótfuvarért bejelentkezett, a távolsági fuvarokat az autóközlekedési vállalat megfelelő jutalék ellenében biztosította. Így az egyébként üresen közlekedő gépkocsi üzemeltetője csökkentett fuvardíjbevételehez, de így is többlet bevételhez jutott.

Az Autóközlekedési Tröszt 1968 áprilisában azt is elrendelte, hogy az autóközlekedési vállalatok az egymás kocsijára biztosított pótfuvarok után kölcsönösen fizessenek jutalékot egymásnak.

A menetirányítás keretében 1967. január 1-én kezdte meg működését az Országos Műszaki Segítségnyújtó Szolgálat, ami 1968 nyarán már 42 helységben működött. (35-36. ábra)



Az Autóközlekedési Tröszt a menetirányítás keretében (edddigi feladatait kiegészítve) Országos Személy- és Teherforgalmi Diszpécser Szolgálatot létesített. A központi ügyeleti szolgálat főbb feladata volt:

- az előre bejelentett egyirányú járatok kétirányú kihasználásának szervezése,
- az Országos Műszaki Segítségnyújtó Szolgálat feladatának forgalmi és műszaki operatív irányítása és koordinálása,
- a gépkocsiknak a fuvaroztatók érdekében történő átcsoportosítása,
- a személy- és teherforgalmi eseménynaptár alapján az országos jelentőségű áru- és személyszállítási feladatok, valamint a sport, kulturális és egyéb vonatkozású rendezvények zavartalan forgalmának figyelemmel kísérése, szükség esetén intézkedés,
- az utazóközönségnek a járatközlekedéssel kapcsolatos tájékoztatása és a szolgálat ilyen tevékenységének megszervezése,
- autóbusz-különjáratok előjelentése olyan esetekben, amikor a fuvaroztató a járatközi időben az autóbuszoknak más célra való felhasználásához hozzájárult,
- a menetrend szerint közlekedő távolsági autóbuszjáratok kiállítási (várakozási) idő alatti foglalkoztatásának elősegítése és figyelemmel kísérése,
- információ nyújtása az ország területén közlekedő darabárus járatok menetrendjéről,
- igény esetén a közületi és célfuvarozási vállalatok távolsági forgalomban bejelentkező, illetőleg a helyi forgalomba bejelentett szabad kapacitásának kihasználása,
- a hűügyeleti szolgálat szervezése és irányítása,
- rendkívüli esetekben felmerült utazási igények kielégítése. Ilyen például a vasútüzemben előforduló zavarok, meghibásodások, balesetek következtében felmerülő rendkívüli autóbusz-szükséglet.

Az Áruirányító Szolgálat fő feladatai:

- figyelemmel kíséri, nyilvántartja az autóközlekedési vállalatok oda- és elfuvarozási feladatát képező vasúti kocsirakományú küldeményeket és az érdekelt AKÖV-öknek előjelenti,
- összehangolja az állomási oda- és elfuvarozási tevékenységet a vasút érdekeivel és az egységes közlekedés szempontjaival,
- biztosítja a két ágazat között a szervezett együttműködést,
- irányítja és ellenőrzi az autóközlekedés vasúti tevékenységét,
- figyelemmel kíséri a feladott küldemények áramlását és a fogadást gátló körülmények felszámolásáról gondoskodik. Szükség esetén javaslatot tesz a vasúti irányító szolgálatnál a küldemények átirányítására,
- szoros kapcsolatot tart a vasút illetékes szerveivel, kocsiszolgálatával, menet- és áruirányítási hálózatával, valamint az irányítás alá tartozó területen elhelyezkedő autóközlekedési vállalatok menetirányítóival és pályaudvari szolgálati helyeivel,
- állandóan szorgalmazza az érkező küldemények határidőn belüli kirakását.

Mindezekből látható, hogy az új gazdaságirányítási rendszer bevezetése a menet-irányító hálózat jelentős átszervezését is maga után vonta.<sup>29</sup>

A Központi Szállítási Tanács 1968. június 12-én tartott ülésén tárgyalta a betakarítási és felvásárlási közúti szállítások várható feladatait és határozatot hozott a Mezőgazdasági Szállítási Operatív Bizottság létesítésére azzal a céllal, hogy a közúti szállítási igények kielégítése minden körülmények között biztosítva legyen.<sup>30</sup>

Az Autóközlekedési Tröszt, az Autófenntartó Ipari Tröszt és az AUTÓKER Vállalat 1968. június 26-án közös sajtótájékoztató tartott, amin megjelentek a Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium, a SZÖVOSZ és a Magyar Cukoripar képviselői is. A tájékoztató keretében Tapolczai Kálmán, az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója többek között azt hangsúlyozta, hogy a mezőgazdasági szállítási feladatok zökkenőmentes lebonyolítását az autóközlekedés az új gazdasági mechanizmus első évében is elsőrendű feladatnak tekinti. A munka eredményességét még azzal is segítik, hogy az autóközlekedés mintegy 190 olyan szolgálati helyén, ahol éjjel-nappal ügyeletet tartanak, a legkorszerűbb hírközlő berendezéseket is igénybe lehet venni. A tájékoztatón elhangzottak alapján szinte biztosra volt vehető, hogy a mezőgazdasági szállítások lebonyolításában nem lesz fennakadás.<sup>31</sup>

Az új gazdaságirányítási rendszer bevezetésével a közúti közlekedésben mélyreható változások mentek végbe. Lényeges változás az is, hogy a közúti gépjárműkapacitások felhasználásában az autóközlekedési vállalat csak a piaci versenytárs szerepét töltötte be. A közúti gépkocsik üzemben tartói a fuvarpiacon elsősorban a kapacitás kihasználása érdekében, gazdasági megfontolásból jelentek meg. Így az áru-fuvarozás piacán a fuvarozó vállalatok között létrejött az egyenlőség, kialakult a közúti fuvarpiac sajátos modellje, aminek első szakaszában a díjszabás vált központi szabályozóvá. A második szakaszban a fuvarozó vállalatok szolgáltatásaik kibővítésével igyekeztek a legteljesebb mértékben kiszolgálni a megbízót, és a fuvarozással kapcsolatos egyéb teendők átvételével igyekeztek a piacot tartósan megszerezni, bővíteni. A közúti közlekedés területén kibontakozó piaci versenyben ismételten előtérbe kerültek a kisüzem-nagyüzem problémái és a saját üzemeltetésű vagy bérelt fuvarszköz foglalkoztatásának gazdaságossága is.<sup>32</sup>

1968. szeptember 19-20-án a Közlekedéstudományi Egyesület Szállítványozási Szakosztálya Belföldi Szállítványozási Napokat rendezett Egerben. A Gárdonyi Géza Színházban tartott konferencián több mint 450 személy jelent meg. A tanácskozást Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes, a KTE társelnöke nyitotta meg. Hangsúlyozta, hogy az új gazdasági mechanizmus és a most kialakult közlekedéspolitikai koncepció különösen időszerűvé teszi a belföldi szállítványozás fejlesztését. A merev, tervutasításos gazdálkodási rendszer ideje lejárt, az új gazdaságirányítási rendszer a közlekedés területén is a tervszerűen irányított piaci viszonyokat helyezi előtérbe. Verseny indult meg a közlekedési ágak között és a közúti közlekedésen belül az egyes szektorok között is. Az adminisztratív korlátozó intézkedéseket feloldották, a monopolhelyzet megszűnt és ebben a helyzetben a belföldi szállítványozás jelentősé-

ge megnőtt. A felkért és jelentkezett hozzászólók javaslataikkal, észrevételeikkel azt bizonyították, hogy a fuvarozók és fuvaroztatók, a szállítás és a szállítmányozás valamennyi érdekeltje aktívan támogatja a belföldi szállítmányozás fejlesztését.<sup>33</sup>

Az Országgyűlés 1968. október 16-tól 18-ig tartott őszi ülésszakán dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter előterjesztette a Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány közlekedéspolitikájára vonatkozó tervezetet. A koncepciót az Országgyűlés elfogadta. (1024/1968. X. 31. sz.) A közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseinek megvalósítása érdekében a Kormány különösen fontosnak tartotta:

- a közlekedési ágak közötti munkamegosztás javítását, ezen belül elsősorban a közúti közlekedés részarányának célszerű növelését;
- a személyszállítás színvonalának – gyorsaságának, pontosságának, biztonságának és kényelmének – emelését, a szolgáltatások bővítését és minőségük javítását;
- az árutovábbítás sebességének és gazdaságosságának növelését;
- a vasúti hálózat és a vasúti üzem korszerűsítését, racionalizálását;
- a közúti hálózatnak és a közúti közlekedést kiszolgáló létesítményeknek a gépjárműközlekedés fejlődésével összehangolt fejlesztését;
- a közlekedés gazdaságosságának további fokozását, a közlekedés devizaszerző és devizakímélő tevékenységének bővítését, a nemzetközi szállításokban a hazai fuvarszervezők széles körű felhasználását;
- a közlekedési dolgozók munkakörülményeinek és szociális helyzetének javítását.

A Kormány a vasúti hálózat racionalizálása keretében szükségesnek tartotta:

- a gazdaságtalan, kisforgalmú vasútvonalak áru- és utasforgalmának közútra terelését;
- a vasúti áruforgalom körzetesítését.

A vasúthálózat racionalizálásának eredményként felszabaduló vasutas dolgozók elhelyezését kellő gondossággal előkészített átirányítással üzemben belül kellett megoldani.<sup>34</sup>

A közlekedéspolitikai koncepció országgyűlési elfogadása után megkezdődött a végrehajtás időszaka.<sup>35</sup> A KPM kidolgozta a részletes feladattervet, annak keretében a koncepció ismertetését, oktatását és propagálását (37. ábra). A havonta rendszeresen ülésező Koordináló Bizottság 1969. január 16-iki ülésén Bajusz Rezső, a KPM Közlekedéspolitikai Főosztályának vezetője tájékoztatást adott a Veszprém Külső-Alsóörs kisforgalmú vasútvonal forgalmának átteljesítésével kapcsolatos előzetes intézkedésekről, valamint a közforgalmú személyfuvarozás menetrendjének összehangolásával és ellenőrzésével kapcsolatos utasítás tervezetéről. A Központi Szállítási Tanács Titkársága a megyei szállítási bizottságok bevonásával vizsgálta a munkaidőcsökkentésnek a személyszállításra és a kocsirakományú küldemények rakodására vonatkozó hatásait. Ezzel kapcsolatban a megyei szállítási bizottságok fontos feladata volt, hogy felmérjék, milyen igényeket támasztanak a közlekedéssel szemben a rakodási munkák segítése szempontjából (38-39-40. ábra). Ennek alapján az érdekelt közlekedési ágaknak kellett

rendezniük a rakodási szolgáltatás kiterjesztésének, a rakodási kapacitás bővítésének kérdéseit (később ezt úgy oldották meg, hogy a vasútállomásokon a stabil, beépített rakodógépekről a MÁV, a mobil rakodógépekről a VOLÁN gondoskodott, 41-42. ábra).

A gazdaságirányítás új rendszerében számtalan más változás is történt. Például 1968. január 1-től megszűnt a haszongépjárművek forgalmazásával kapcsolatos kiutalásos rendszer. Már ebben az évben 1120 db haszongépjárművet értékesítettek 1770 millió forint értékben. A vételár szerinti megoszlás az egyes szektorok között: AKÖV: 24,6%, Célfu-k: 10,9%, Mezőgazdaság: 13,7%, Közületek: 50,8% volt.<sup>36</sup>

A közhasználatú autóközlekedés szerveztében gondoskodni kellett a vállalaton belüli anyagi érdekeltségi rendszer kialakításáról azért, hogy az üzemegységek érdekei összeegyeztethetők legyenek a vállalat érdekeivel. A gazdasági mechanizmus reformjának bevezetésével felgyorsult az üzemegységi hálózat fejlesztése. Megváltoztak a belföldi és nemzetközi szállítmányozással kapcsolatos igények is. A közlekedés politikai koncepció a fejlődésnek ezen a téren is tág teret biztosított. (Például a fuvarozási-szállítmányozási lánc kialakítása.) (43. ábra) A Koordináló Bizottság 1969. február 21-én tartott ülésén, majd az ezt követően is határozottan, lépésről lépésre tárgyalta a közlekedés politikai koncepció célkitűzéseinek végrehajtását. Ennek ellenére szaporodtak azok a vizsgálati anyagok, amelyek előterjesztésének határideje lejárt és komoly viták alakultak ki az útépítéshez és korszerűsítéshez szükséges költségek előteremtésével kapcsolatba is.<sup>37</sup>

A megyei szállítási bizottságok is rendszeresen tárgyalták a koncepció végrehajtásával kapcsolatos feladatokat és szorosan együttműködtek a Közlekedéstudományi Egyesület helyi szervezetével is.<sup>38</sup>

A korábbi években tartott országos ún. fuvarelosztó értekezletek az új gazdaságirányítási rendszerben kötetlen, rugalmas megbeszélésekre alakultak át. Ezeken a tanácskozásokon a zöldség-gyümölcsforgalom, a vasúti fel- és elfuvarozások, az előszállítások, az autóközlekedési vállalatok üzleti és árpolitikájának, valamint a távolsági fuvarozások szervezésének kérdéseit tárgyalták meg.<sup>39</sup>

1968. június 1-től a Postavezérigazgatóság és az Autóközlekedési Tröszt között létrejött megállapodás alapján országosan 2139 postahivatalban Darabáru Tájékoztató Szolgálat kezdte meg a működést. A posta dolgozója a legfontosabb darabáru fuvarozással kapcsolatos tudnivalókról adott felvilágosítást. A Posta-AKÖV együttműködés további elősegítése érdekében 1969 elején komplexbrigádokat alakítottak. Ezek a komplexbrigádok voltak hivatva elősegíteni az új közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseit a Posta és az AKÖV-ök együttműködésében.<sup>40</sup>

a Közlekedéstudományi Egyesület, a Gépipari Tudományos Egyesület és a MTESZ Központi Anyagmozgató Bizottsága 1969. május 21-én „A konténerizáció hazai fejlesztése” címmel ankétot rendezett a Technika Házában. Az ankéton mintegy 250 résztvevő tájékoztatást kapott a konténerizáció jelenlegi helyzetéről, a még feloldásra váró elmentmondásokról, a koordinációs és kooperációs feladatokról. Megállapították, hogy a konténerizáció forradalom a szállításban, abból kimaradni nem lehet, csak elmaradni<sup>41</sup> (44-50. ábra).

A Központi Szállítási Tanács 1969. június 14-én tartott ülésén a rakodólapos áru-forgalom helyzetét és kiterjesztésének lehetőségeit tárgyalta (51-52. ábra). Ekkor már világszerte a gyárakban a szalagról lekerülő kész- és félkész termékeket azonnal rakodólapra helyezték. A rakodólap lehetővé teszi a gépi anyagmozgatást, csökkenti a rakodási időt, jelentős munkaerő takarítható meg. A MÁV-val 1964 óta 45 fuvaroztató kötött csererakodólapos forgalomra megállapodást, de csak 27 mögött állt tényleges forgalom. Az országban ekkor mintegy 2 millió rakodólap volt, de csak 503 ezer volt forgalomban. A Központi Szállítási Tanács ilyen körülmények között halaszthatatlannak tartotta a rakodólapos áruforgalom fejlesztését.<sup>42</sup>

1969-ben ismét megalakították a Mezőgazdasági Operatív Bizottságot azzal a feladattal, hogy hétről-hétre elemezze egyrészt az eltelt napok tapasztalatait, másrészt pedig felmérje a következő heti igényeket és kielégítésük módját. A Bizottságnak a rendelkezésre álló eszközöket kihasználva, de adminisztratív intézkedések nélkül, az új gazdaságirányítási rendszernek megfelelően kellett a rendkívüli mértékben megnövekedett forgalom zavartalan lebonyolítását biztosítani (53. ábra).

A Központi Szállítási Tanács többek között megállapította, hogy rendkívüli mértékben romlott a fuvaroztató vállalatok és üzemek rakodási készsége, túrheterogén alacsony a hétvégi gépkocsifoglalkoztatás, kevés a vasárnapi berakások száma, sok helyen a hét végén a rakodási munka szinte teljesen leáll, a vállalatok kirakási munkája rendkívül lassú, ami rendkívüli nehézségek elé állítja az érdekelt közlekedési ágakat. Ilyen körülmények között kellett az érintett szakembereknek megtanulni, hogy milyen módszerekkel, milyen módon lehet az új gazdasági rendszer keretében a nyári-ősi forgalmat lebonyolítani. A bizottságok munkájára a megváltozott körülmények között nemcsak hogy szükség van, hanem hatékonyságukat is fokozni kell.<sup>43</sup>

A KPM vezetősége 1964 óta évente legalább egy alkalommal megtárgyalta a fővárosi, a megyei és a megyei jogú városi párt- és tanácsi szervek vezetőivel a közlekedés és a hírközlés időszerű problémáit. Ezeknek a tanácskozásoknak az volt a közvetlen céljuk, hogy

- a közlekedéssel szemben támasztott országos és megyei igények a közlekedés fejlesztése során mindjobban összhangba kerüljenek,
- a megyei vezetők részletes tájékoztatást kapjanak az egész ország közlekedésének alapvető problémáiról, fejlesztésének irányairól,
- közös munkával, közös erőfeszítéssel minél hatékonyabban használják fel a rendelkezésre álló anyagi forrásokat a közlekedés színvonalának javítására.

A közlekedéspolitikai koncepció célkitűzéseit és azon belül elsősorban a vasút racionalizálásával kapcsolatos konkrét megyei programot a KPM vezetősége 1967 június-júliusában tárgyalta meg a megyei párt- és tanácsi vezetőkkel. E tárgyalássorozat után került sor a KPM illetékes főosztályainak közreműködésével előkészített koncepciónak és programnak a végrehajtó bizottsági ülésen való megtárgyalására. Minden végrehajtó bizottsági ülésen és tanácsülésen részt vettek a minisztérium felelős veze-

tői. Ezek után a közlekedés- és postaügyi miniszter olyan koncepciót tudott az országgyűlés elé terjeszteni, amelyet már előzőleg elfogadtak a megyei pártbizottságok vezetői és a megyei tanácsok. A koncepció végrehajtásával kapcsolatban szervezett tanácskozássorozat 1970 januárjában fejeződött be. A tárgyalásokon a közúti közlekedéssel kapcsolatban elhangzottak az alábbiakban foglalhatók össze:

- a közúti közlekedés terén az utóbbi években számottevő volt a javulás, de az autóbusz-közlekedés terén – különösen a városi közlekedésben – további feladat a zsúfoltság csökkentése,
- a személyszállítás kultúráltságának további emelése érdekében több megyében sürgették a meglévő váróhelyiségek jobb karbantartását és újabbak építését,
- a közutak fejlesztése minden megyében fontos téma volt. Minden megyében sürgették az úthálózat fejlesztését, korszerűsítését, az építés ütemének gyorsítását. Szükségesnek tartották a városi átkelési szakaszok korszerűsítését, a nagyobb forgalmú közlekedési csomópontokon kétszintű keresztezések létesítését, a bekötőút-építési program befejezését és az összekötő utak építésének megkezdését. Sürgették még a távbeszélő-hálózat fejlesztését és a kis községi postaépületek felújításnak meggyorsítását is.

A körzeti vasútállomásokkal kapcsolatban javasolták, hogy a nagyobb forgalomnak megfelelően minél előbb kerüljön sor ezeken az állomásokon a rakodás gépesítésére, a raktárak és a rakodóterület korszerűsítésére és az odavezető utak felújítására.

Sok kérdésben olyan megállapodás jött létre, hogy ismételt vizsgálat alapján lehet csak végleges döntés hozni. Ezeket a vizsgálatokat az illetékesek elvégzik és a megállapodásban foglalt határidőre döntésre előterjesztik.<sup>44</sup>

A megyei szállítási bizottságok rendszeresen tartott üléseiken folyamatosan meg tárgyalták, megvitaták a megye aktuális szállítási, fuvarpiaci helyzetét. Ezek ismertetése terjedelmes anyag lenne, de a részleteket az érdeklődők az 1970-es években megjelent Közlekedési Közlönyökben hétről-hétre figyelemmel kísérhetik. Áttekinthetők azok a szervezési, fejlesztési intézkedések is, amelyeket a KPM tervezett és a lehetőségekhez mérten megvalósított. A tanulmányokból, cikkekből, heti híradókból az is megtudható, hogy egy-egy megye, vagy egy-egy közlekedési ág területén milyen feladatokat kellett megoldani, azokból mit valósítottak meg, milyen szervezési intézkedések történtek, milyeneket terveztek stb.

Az alábbiakban csak példaként válogattunk ezekből az információkból:

- A Zala Megyei Tanács VB 1970. február 25-én tartott ülésén megállapította, hogy a megyében megfelelő törekvés volt a közlekedéspolitikai koncepció érvényesülésének biztosítására és a jelentkező operatív szállítási feladatok megoldására. A VB azt is megállapította, hogy a szállítóeszközök kihasználása nem megfelelő, a csúcsgazdálkodásban torlódások tapasztalhatók és a korszerű rakodási feltételek hiánya gyakran akadályozza a jelentkező fuvarigények jobb kielégítését.<sup>45</sup>

- A KPM 1970. március 11-én Tatán tárgyalta meg "Az egységes darabáru fuvarozás fejlesztése érdekében tett és teendő intézkedések" című előterjesztést. Az értekezlet célja az volt, hogy számot adjon a darabáru fuvarozás jelenlegi helyzetéről, a megállapított hiányosságok megszüntetése érdekében tett intézkedésekről, s egyúttal ismertesse azokat a feladatokat, amelyek megoldása a közeljövő programjában szerepel. Az értekezleten dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökölt.<sup>46</sup>
- A Baranya megyei Tanács VB 1970 májusában Siklóson szállítási értekezletet tartott. Az előadók megállapították, hogy a fuvarozók és a fuvaroztatók együttműködésének fokozására a jelenlegi kapacitásszegény időszakban feltétlen szükség van. A közületi gépjárművek besegítésének fokozása a megyei szállítási feladatok teljesítésének elsődleges feltétele. Külön kitértek a hétvégi munkaszüneti napok kirakási problémáira. Elmondták, hogy a vállalatok egy része már pénteken abbahagyja a munkát és csak hétfőn délben kezdi meg újra. Így többször előfordulnak háromnapos kirakási késedelmek is. Az autóközlekedés tekintetében változatlanul probléma volt a gépkocsivezetők és rakodómunkások hiánya.<sup>47</sup>
- 1970 májusában az Autóközlekedési Tröszt keretében jelentős szervezeti változás történt. Külön Vasútforgalmi és Menetirányítási Főosztályt létesítettek, amelynek keretében működött az Országos Diszpécser Szolgálat, a Vasúti Fuvarozásszervezési Osztály és a Darabáru fuvarozási Osztály.<sup>48</sup>
- A Közlekedéstudományi Egyesület Vasútüzemi, Gépjárműközlekedési és Szállítmányozási Szakosztálya 1970. május 12-én és 13-án „A szállítási lánc fejlesztése” címmel konferenciát rendezett Miskolcon. A kétnapos konferencia vitaanyagát dr. Zahumenszky József foglalta össze. Többek között kitért arra, hogy a szállítási lánc szervezése összetett közlekedési feladat, de ezzel azért időszerű most foglalkozni, mert Hazánkban most van kialakulóban az egységes közlekedési rendszer, és még sok feladatot kell megoldani.<sup>49</sup>
- A Központi Szállítási Tanács 1970. június 12-én a darabáru-továbbítási rendszer fejlesztésével foglalkozott. A vasúti darabáru forgalom körzetesítése 1966-ban kezdődött. Ennek során 1041 vasútállomás helyett 176 körzeti állomásra összpontosították a darabáru forgalmat, 57 önálló darabárus felvételi és kiszolgáltatási helyet tartottak meg és mintegy 200 iparvágányon kezeltek darabárut. A KPM főleg a Központi Népi Ellenőrző Bizottság észrevételei és az eltelt évek tapasztalatai alapján továbbfejlesztette a darabáru-fuvarozási rendszert és elrendelte, hogy 1971. január 1-től a darabáru forgalom szervezését és lebonyolítását szállítmányozó jogkörrel és felelősséggel az Autóközlekedési Tröszt végezze. A darabáru továbbítása az AKÖV választása szerint közvetlen közúti ún. Volán-expressz járatokkal, vagy vasúti gyűjtőkocsikkal történhet. Az átállással kapcsolatban az AKÖV már 1970. június 1-től a saját szervezésű darabárut Budapest és Békéscsaba, Debrecen, Eger, Győr, Kaposvár, Miskolc, Nyíregyháza, Pécs, Szeged, Szolnok és Szombathely viszonylatban vasúton, gyűjtőforgalomban továbbította.<sup>50</sup>

- A Központi Szállítási Tanács 1970. augusztus 18-án dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökletével ülést tartott. Az ülésen a közúti szállítással kapcsolatban megvitatták a közületi tehergépkocsik fokozott mértékű bevonását a közhasznú fuvarozási feladatok ellátásába. Ekkor az ország tehergépkocsi állományának mintegy kétharmada közületi, vállalati vagy üzemi tulajdonban volt. A Központi Szállítási Tanács keretében kialakult egyöntetű álláspont szerint a közületi tehergépjárművekkel kapcsolatos feladatokat a megyei szállítási bizottságoknak kell ellátniuk. A közületi tehergépkocsikat szeptember 1-től december 1-ig gépkocsivezetővel együtt havonta legfeljebb öt napra vehették igénybe az üzemeltetőkkel történt előzetes megbeszélés alapján. A gépkocsik igénybevétele nem gátolhatta az érdekelt vállalat, üzemtermelési tevékenységét és az igénybevett gépkocsikat elsősorban zöldség-gyümölcsszállításra, valamint az építkezések anyagellátására kellett felhasználni.<sup>51</sup>
- Az Autóközlekedési Tröszt vezérigazgatója a közúti fuvarozási igények kielégítése és a feszült fuvarozási helyzet enyhítése céljából 1970. október 10-én, 11-én és 17-én, 18-án, szombaton és vasárnap az egész ország területén rendkívüli fuvarozási műszakot rendelt el<sup>52</sup> (54-55. ábra).
- A Központi Szállítási Tanács 1970. december 15-én dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter elnökletével ülést tartott, amelyen megtárgyalták az őszi forgalom lebonyolításával és a jövő év első negyedének szállítási feladataival kapcsolatos kérdéseket. Az ülés felszólalói mélyrehatóan elemezték a közúti szállítás problémáit. Ezzel kapcsolatban Tapolcai Kálmán, a VOLÁN Tröszt vezérigazgatója utalt arra, hogy a VOLÁN vállalatok igyekeznek megbízóikkal mind a két fél számára előnyös szerződést kötni, de közúti szállítási feladatok rendkívül nagyok, az igények sok helyen meghaladják a rendelkezésre álló kapacitást. Fontos lenne, hogy a felek meghatározott feladatra kössenek szerződést, mert akkor biztosítható lenne a rendelkezésre álló járműpark jó kihasználása.<sup>53</sup>
- A megyei szállítási bizottságok 1971-ben is megtartották üléseiket. Csongrád megyében március 17-én a Megyei Tanács székházában Kovács Imrének, a Megyei Tanács VB elnökhelyettesének vezetésével megtartott ülésen megjelent Csoltó László, a Központi Szállítási Tanács titkára, dr. Zahumenszky József, a VOLÁN Tröszt vezérigazgatóhelyettese és Szabó Sándor, az MSZMP Csongrád Megyei Bizottságának osztályvezetője. Az ülésen részletesen elemezték a Megyei Szállítási Bizottság elmúlt évi munkáját, valamint a közút és a vasút 1971. évi feladatait. Csongrád megyében az áruszállítás mellett fokozott mértékben kellett a személyszállítás körülményeinek javításával is foglalkozni. Az ülésen megvitatták a közlekedéspolitikai koncepció megvalósításával kapcsolatos kérdéseket is. Többek között azt, hogy a szegedi körzeti pályaudvar Kiskundorozsma állomáson történő kiépítésével együtt hogyan lehetne a már elavult Tisza pályaudvart megszüntetni.<sup>54</sup>

A Közlekedési Közlöny évről-évre rendszeresen közölte az áruforgalom körzetesítésével és a kisforgalmú vasútvonalak megszüntetésével, forgalmának közútra terelésével





sével kapcsolatos elemzéseket, feltárásokat, vitákat és tapasztalatokat. Ezenkívül még sok más kérdésre is választ kapunk a lapban. Figyelemmel kísérhető közlekedési áganként:

- a személyszállítás, az idegenforgalom, az utasellátás (56-57-58-59. ábra),
- a fuvarozási-szállítási technológia, a fuvarozási lánc (60-61. ábra),
- a piackutatás, a marketing,
- az egységrakomány képzés, a konténerizáció,
- a csomagolás, raktározás, rakodás (62. ábra),
- a járműpark alakulása, a szerviz,
- a közlekedésbiztonság,
- a különböző jogi (63. ábra) és üzemi szabályozás szükségessége, eseményei, problémái, fejlesztésük iránya és lehetősége.

Sok közlekedéstörténeti tanulmány is olvasható a lapban. Ezek feldolgozása azonban a Tisztelt Olvasókra vár. Bízunk abban, hogy lesznek olyanok is, akik tovább folytatják ezt a munkát.

### **Jegyzetek**

- [1] Közlekedési Közlöny (a továbbiakban: KK) 1966/1. sz. I. 2.
- [2] 1966-ban mintegy 450 olyan vasútállomás volt az országban, amelyek napi átlagos kocsi-forgalma maximum 3 kocsi volt. Ezeknek az állomásoknak a fenntartása nem volt célszerű, ezért a legalkalmasabb helyen levő vasútállomások bővítésével központi (körzeti) pályaudvarok létesítését írták elő. Ezekről a pályaudvarokról tehergépkocsival juttatták el az árut a rendeltetési helyre, illetve a feladótól a körzeti pályaudvarra. A közhasználatú autóközlekedés már korábban is jelentős szerepet vállalt a vasútállomási el- és odafuvarozásban. 1964-ben 617959, 1965-ben 642298 vasúti kocsit kezeltek.
- [3] KK, 1966/4. sz. I. 23.
- [4] KK, 1966/7. sz. II. 13.
- [5] KK, 1966/8. sz. II. 20.
- [6] A 2/1966. (Közl. Ért. 1.) KPM-SZÖVOSZ sz. együttes utasítással létrehozott képviselő-nevezése: ... sz. AKÖV KPM Áru- és Menetirányító Szolgálat képviselő. Szakmai felügyeletét és ellenőrzését a KPM közúti Áru- és Menetirányító Szolgálat végezte (KK, 1966/9. sz. II. 27.)
- [7-8] KK, 1966/13. sz. III. 27.
- [9-10] A különböző teherbírású tehergépjárművek azonos értékű kihasználása esetén megállapítható, hogy azonos szállítási teljesítmény eléréséhez – azonos szállítási távolság és fajlagos állásidő mellett – a teherbírási nagyságrend változásával fordított arányban álló hasznos futásteljesítményre van szükség. Az átlagos szállítási távolság értékének növekedése a menetidő arányának változásával hat a szállítási teljesítmény alakulására. (Befolyásolják még

pl. az útviszonyok, akadályok is.) A szállítási teljesítményt a fajlagos állásidő is befolyásolja. A rakodási idő a fuvaridőt csökkenti. A fajlagos állásidőt gépesítéssel lehet csökkenteni, ami időkorlát esetén növeli a szállítási teljesítményt. Ha a rakodás gépesítésére nincs lehetőség, időkorlát esetén kisebb teherbírású gépjárművet kell alkalmazni. A gépjármű kihasználásának optimális esete az lenne, ha oda és vissza útban egyaránt kihasználva közlekedne, de erre a gyakorlatban csak ritkán van lehetőség. Ezt fuvarozásszervezéssel lehet megoldani. A járművek teherbírásának kihasználását a szállításra kerülő áru fajsúlya és térfogatsúlya határozza meg. Univerzális felépítménnyel rendelkező gépjárművek kihasználtsága így a szállított árufélések összetételétől függ (KK, 1966/18. sz. V. 1.).

[11] KK, 1966/22. sz. V. 29.

[12-13] 1965. augusztus, szeptember és október hónapban a KPM Autófelügyelete mintegy 6000 termelőszövetkezeti tehergépjárművet ellenőrzött és azok több mint 20%-ánál szabálytalanságot állapított meg. Az ellenőrzött tehergépjárművek több mint 16%-a ellen szabálysértési eljárást kellett lefolytatni. Az érdekelt szervek már régóta vitatják az elvégezhető fuvarozások mértékét és lebonyolításának formáját. Ennek eredményeként született meg az 1/1966. FM-KPM sz. együttes rendelet, aminek alapján a mezőgazdasági termelőszövetkezetek melléküzemági tevékenységként fuvarozást is végezhetnek, amihez AKÖV menetlevelet kellett használni. Az első három hónapban (1966. VII-VIII-IX. hó.) 592 mezőgazdasági termelőszövetkezet igényelt AKÖV menetokmányt más részére végzett fuvarozáshoz. Ezek a termelőszövetkezetek 53089 db. menetokmányt kaptak. A rendelet értelmében a tárgynegyedévet követő hónap 20-ig a menetlevelekkel az illetékes autóközlekedési vállalat felé el kellett számolni. November 10-ig az igényelt menetlevelekből csak 9179 db menetlevél került elszámolásra, 367 termelőszövetkezet pedig nem tett eleget elszámolási kötelezettségének.

1966. augusztus, szeptember és október hónapban a KPM Autófelügyelete 16700 termelőszövetkezeti tehergépjárművet ellenőrzött és azok 11%-ánál állapított meg szabálytalanságot. A szabálytalanságok túlnyomó része még mindig a jogtalan fuvarozásokból, az indokolatlan körzethatár-túllépésből és a menetlevél szabálytalan használatából származott. A mezőgazdasági termelőszövetkezetek fuvarozásait szabályozó rendelet korlátozó intézkedése volt, hogy fuvarozás nem végezhető központosított fuvarozási rendszerbe bekapcsolt helyekről. Ezt a korlátozást a Központi Szállítási Tanács Titkársága 196/1967. KSZTT rendeletével feloldotta. Ennek megfelelően valamennyi mezőgazdasági termelőszövetkezet a központosított fuvarozási rendszerbe kapcsolt helyeken, illetőleg helyekről korlátlanul végezhet szállítási tevékenységet. Ez volt az első intézkedés a közhasználatú autóközlekedés monopolhelyzetének megszüntetése érdekében (KK, 1966/27. sz. VI. 3. és KK, 1967/11. sz. III. 12.).

[14] KK, 1966/31. sz. VII. 31.

[15] KK, 1966/37. sz. IX. 11.

[16] 1966 végén már 181 MÁV-AKÖV komplexbrigád működött az országban. A darab-áru fuvarozás átszervezése 1966. január 1-én kezdődött és 1967. szeptember 1-én fejeződött be. Az átszervezés a következő ütemben történt:

1966. január 1. – Baranya megye,  
1966. április 1. – Vas megye,  
1966. november 1. – Somogy, Tolna, Veszprém, Zala megye,  
1967. január 1. – Fejér, Győr-Sopron, Komárom megye,  
1967. április 1. – Bács-Kiskun, Heves, Pest megye és Budapest,  
1967. június 1. – Borsod-Abaúj-Zemplén, Csongrád, Nógrád, Szolnok megye,  
1967. szeptember 1. – Hajdú-Bihar, Békés, Szabolcs-Szatmár megye.

Az autóközlekedés az átszervezés után az ország 3403 helységébe fuvarozta háztól-házig a küldeményeket. (A vasút az átszervezés előtt 176 vasútállomáson végzett háztól-házig fuvarozást.) Az ország első személy- és darabáru-fuvarozást végző vegyesjáratai 1967. május 1-én indultak meg Zalaegerszeg-Zalaszentgrót, Szombathely-Kőszeg és Győr-Mosonmagyaróvár viszonylatban (KK, 1966/50. sz. XII. 11. és KK, 1967/36. sz. IX. 3.).

- [17] KK, 1967/7. sz. II. 12.  
[18] KK, 1967/26. sz. VI. 25. és a 11/6/1967. VI. 8. KSZT határozat, valamint a 760588/1967. KPM Végrehajtási utasítás: KK, 1967/27. sz. VII. 2.  
[19] KK, 1967/27. sz. VII. 2.  
[20] KK, 1967/44. sz. X. 29.  
[21] KK, 1967/46. sz. XI. 12.  
[22] KK, 1967/51. sz. XII. 17.  
[23] KK, 1968/1. sz. I. 7.  
[24] KK, 1968/4. sz. I. 8. A KSZT 27/14/1967. sz. határozatával megszüntette az adminisztratív úton biztosított központosított fuvarozást. A Nógrád megyei Szállítási Bizottság április 8-án tartott ülésén úgy határozott, hogy Salgótarjánban a TÜKER-telepen a központosítást továbbra is fenntartja.  
[25] KK, 1968/6. sz. II. 11.  
[26] Kaposvár körzeti állomás megnyitásával megszűnt Bárdudvarnok, Cserénfa, Kaposmérő, Kaposújlak, Magyaratád, Orci, Patalom, Répáspuszta, Szentbalázs, Toponár és Zimány községek kocsirakományú áruforgalma.  
Karcag körzeti állomás megnyitásával Berekfürdő, Cserhát, Karcagi pusztas és Karcag vásártér kocsirakományú áruforgalma szűnt meg.  
Kaposvár és Karcag körzeti állomások nem a rendszer gazdaságosságát voltak hivatva igazolni, hanem elsősorban a fuvarozó és a fuvaroztató közötti új viszony kialakításához nyújtottak segítséget.  
(KK, 1968/8. sz. II. 25.)  
[27] KK, 1968/9. sz. III. 3.  
[28] KK, 1968/14. sz. IV. 7.  
[29] KK, 1968/21. sz. V. 26.  
[30] KK, 1968/24. sz. VI. 16.  
[31] KK, 1968/26. sz. VI. 30.  
[32] A mezőgazdasági, élelmiszeripari és erdészeti ágazatok közös felügyelet alá vonásával az ország gépjármű-kapacitásának jelentős része egy minisztérium felügyelete alá került. Számokban ez azt jelentette, hogy az AKÖV-állomány csaknem 60%-ának megfelelő tehergép-

kocsi kapacitás és 67563 pótkocsi állt e három ágazat rendelkezésére. Ezenkívül a mezőgazdasági termelőszövetkezetekben 68 ezer kettős fogat is volt. (Az ÉPFU 1800 tehergépjárművel és 900 lófogattal rendelkezett.)

(KK, 1968/36. sz. IX. 8.)

[33] KK, 1968/39. sz. IX. 29.

[34] KK, 1968/45. sz. XI. 10.

[35] KK, 1969/4. sz. I. 26.

[36-37] KK, 1969/9. sz. III. 2., 19. sz. V. 11. és 24. sz. VI. 15.

[38] KK, 1969/12. sz. III. 23.

[39] KK, 1969/15. sz. IV. 13.

[40-41] KK, 1969/22. sz. VI. 1. A MASPED 1969. december 17-én konténeres szakmai bemutatót tartott Pápán.

[42] A Központi Szállítási Tanács 1969 júliusában a Szigetvári Konzervgyárban kísérleti rakodólapos rakodási bemutatót tartott. A bemutatón a résztvevők a feladótól a címzettig figyelemmel kísérhették a rakodólapon elhelyezett küldemény útját.

(KK, 1969/25. sz. VI. 22.)

[43] KK, 1969/33. sz. VIII. 17.

[44] KK, 1970/10. sz. III. 8.

[45] KK, 1970/11. sz. III. 15.

[46] KK, 1970/12. sz. III. 22.

[47] KK, 1970/19. sz. V. 10.

[48] KK, 1970/20. sz. V. 17.

[49] KK, 1970/21. sz. V. 24.

[50] KK, 1970/25. sz. VI. 21.

[51] KK, 1970/35. sz. VIII. 30.

[52] KK, 1970/42. sz. X. 18.

[53] KK, 1970/51. sz. XII. 20.

[54] KK, 1971/13. sz. III. 28.

## Nagyobb mértékben vállalja át a közúti közlekedés a rövidtávú fuvarozásokat a vasutól!

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban f. évi november hó 5-én a közhasználatú autóközlekedés vezetői, a közúti tehergépjárműveket üzemeltető vállalatok felügyeleti szerveinek a képviselői, továbbá az érdekeltektől a közúti közlekedés és országos főhatóságok kiküldöttéi nagy jelentőségű tanácskozást tartottak.

A tanácskozás feladata az volt, hogy meghatározzák — időben — a téli és a kora tavaszi közúti forgalomra való felkészülést, s egyúttal megvizsgálják azt is, milyen segítséget nyújthat a jövő év során a közúti közlekedés a vasúti számára. Az értekezlet résztvevői egyúttal a jövő évi nyári-őzi forgalommal kapcsolatos egyes kérdéseket is megvitatva.

A tanácskozáson Kiss Dezso közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes tartott beszámolót. A miniszterhelyettes a többi között megállapította, hogy az idén ez ideig a közúti közlekedés általánosságban teljesítette áruszállítási feladatait, s ez egyben biztosított az év hátralévő részében még várható igények kielégítése tekintetében is. A munka sikerét főként az tette lehetővé, hogy — a korszerű fuvarozási módszerek széles körű használata mellett — a közhasználatú feladatok elvégzésébe mind nagyobb mértékben kapcsolódottak be a mezőgazdasági üzemek és az egyéb közlekedés. Így módon számos, ez ideig kihalászatlan fuvarozási kapacitás hasznosítása vált lehetővé. A jó munka eredményeként ezzel sikerült az év elején a szállítási mértékben még mutatkozó kapacitáshiányt pótolni.

Az elért eredmények jelentőségét fokozza az a körülmény, hogy a fuvarozási kapacitás említett növelése nem adminisztratív intézkedésekkel történt. Elsősorban meggyőzéssel, megfelelő anyagi ösztönzéssel, magas színvonalú szervezési munkával vált lehetővé az ország tehergépjármű-állományának a mezőgazdasági és áruszállítási feladatok hiánytalan elvégzése érdekében.

A beszámoló a soron következő feladatokkal kapcsolatban hangsúlyozta, hogy télen, továbbá általában a jövő

év során, az eddigieknél még nagyobb mértékben kell biztosítani a közúti fuvarozó vállalatok gépkocsijainak szervezett felhasználását. Ezzel egyidejűleg a téli hónapok során a mezőgazdasági üzemek és a közlekedés fuvarozási kapacitását elő kell készíteni a jövő évi nagy forgalom lebonyolítására.

Különösen fontos, hogy a közúti közlekedés a jövő évben — az eddigiekhez képest — nagyobb mértékben biztosítsa a vasút tehermentesítését. Ennek keretében főként arra kell törekedni, hogy a rövid távolságú vasúti fuvarozásokat a közúti közlekedés fokozatosan átvegye. Emellett — a rövidtávú fuvarozásoknál — ki kell kapcsolni a vasúti fel- és elvfuvarozásokat és a lehetőségekhez képest a közvetlen közúti áruszállításra kell berendezkedni.

A várható nagy feladatok sikeres teljesítése végett továbbra is szükség van a fuvaroztatók, valamint a tehergépkocsikat üzemeltető szervek megerősítésére, velük szoros együttműködés kialakítására. Ennek keretében belül nagy gondot kell fordítani a fuvarozások tervezésének biztosítására, s ebben a vonatkozásban a fuvaroztató üzemek és vállalatok részéről még sok a tennivaló. Befejezésül a miniszterhelyettes hangsúlyozta még, hogy a jövő évben is várható anyag- és alkatrészhiányt ésszerű gépkocsi-selejtezéssekkel kell csökkenteni. Kár például értékes anyagokat és alkatrészeket olyan tehergépkocsikba beépíteni, amelyek általános műszaki állapotuk folyóan egyébként is gyakran üzemképtelenek.

Az értekezlet résztvevői megvitatják az elhangzottakat és a többi között közszóvet mondják a közhasználatú autóközlekedés sikeres munkájáért. A hozzászólók hangsúlyozták, hogy a jövő évre vonatkozóan tovább kell fokozni a munka tervszerűségét, a fuvarozók és a fuvaroztatók közötti együttműködést, elsősorban a vállalatok és üzemek termelési feladatainak elősegítése érdekében.

## 20. ábra


1964 novemberében az autóközlekedés vezetői, a fuvaroztatók képviselői és a minisztériumok, főhatóságok kiküldöttéi nagy jelentőségű tanácskozást tartottak.

**AKÖV-ÜK!**

**CÉLFUVAROZÁSI VÁLLALATOK!**

**TEHERGÉPKOCSIVAL**

**RENDELKEZŐ VÁLLALATOK!**



Akadályozzák meg a jogosulatlan fuvarozásokat!

Ellenőrzésként a tehergépkocsik igénybevételeire vonatkozó szabályok betartását!

## A közúti ellenőrzés tapasztalatai

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete a közelmúltban, október 5-én, országos értekezletet hívott össze, azzal a feladattal, hogy azon a közúti ellenőrzések megvitatásának a közúti ellenőrzések során szerzett tapasztalatokat. A tanácskozáson a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium kiküldöttéi részt vettek.

Az értekezleten elhangzottakból kitért, hogy az országúti ellenőrzések során a helytelen fuvarszervezések, indokolatlan kereszt-fuvarozások, ugyancsak indokolatlan úresztelések üzemével találkozunk, nagy számban fordulnak fel helytelenül kiadott sürgősségi igazolás vagy jogosulatlan vállalatvezetői nyilatkozatok alapján végzett fuvarozások is. Mindez azt bizonyítja, hogy a szabálysértési eljárások során kiszabott bírtetések egymagukban nem juttatják meg a közúti közlekedést, nem szüntetik meg az itt felmerülő hiányosságokat. A statisztikát vizsgálva ugyanis megállapítható, hogy a gépjármű-állomány növekedésével párhuzamosan, sőt annál nagyobb mértékben mutatkoznak szabálytalanságok a közúti fuvarozásokkal kapcsolatban.

A fennálló kedvezőtlen helyzet oka az, hogy az érdekeltektől felügyeleti szervek nem járnak el mindig megfelelő gondossággal az irányított alá tartozó vállalatok és üzemek gépjárműveinek ellenőrzése során. Gyakori az is, hogy az Autófelügyelet által kezdeményezett szabálysértési bírság mellett a külön fejezemi felelősségre vonást elmulasztják.

Az értekezlet résztvevői a többi között rámutattak, hogy a fuvarozások szervezése a közúton ma még nem kielégítő. Ebből következik például az is, hogy viszonylag gyakoriak a keresztirányú fuvarozások. Emellett az ellenőrzések gyakran állapítanak meg üres futásokat, aminek oka az, hogy az érdekeltek nem tartják meg a bejelentkezésre vonatkozó szabályokat. Ugyancsak gyakoriak az indokolatlan sürgősségi igazolások is.

Az értekezlet résztvevői hangsúlyozták, hogy a szabálytalanságok megszüntetése érdekében különösen fontos a területileg illetékes szervek jó munkája. Ebben a vonatkozásban a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete számít a megyei szállítási bizottságok hatóság segítségére is. Ennek érdekében a közúti ellenőrzéseket kapják, hogy az általuk felfedezett szabálytalanságokat a területileg illetékes Megyei Szállítási Bizottság tudomására hozza.

Az előbbieken túlmenően nagy szükség van az érdekeltektől felügyeleti szervek, a minisztériumok és országos főhatóságok hathatós támogatására, köznevelésre is. Enélkül nem képzelhető el, hogy a közúti fuvarozások terén tapasztalható szabálytalanságokat illetően szüntetővé járuljon hozzá a közlekedés. Reméljük, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autófelügyelete a társakkal és a helyi szervekkel egyetértésben mielőbb kedvező eredményeket ér majd el ezen a téren.

## 21-22. ábra

A közúti fuvarozás adminisztratív korlátozását már sem felhívással, sem szigorú intézkedésekkel nem lehetett betartatni.



23. ábra

Megyénként is több hasonló előkészítő telepről kellett a fuvarozást lebonyolítani.

### A magánfuvarosok foglalkoztatásáról

Az áruszállítási feladatok maradéktalan elvégzése feltétlenül szükségesé teszi az országban rendelkezésre álló fuvarozási kapacitás alapos feltárását és hasznosítását a népgazdaság érdekében. Ebből a szempontból még mindig nem hanyagolható el az iparengedéllyel rendelkező magánfuvarosok bekapcsolása a szervezett fuvarozásokba.

A magánfuvarosok tevékenységének a rendszeres ellenőrzése, működésük időközi felülvizsgálata, általában a magánfuvarosok lebonyolításának a szabályozása a helyi államigazgatási szervek hatáskörébe tartozik. Ebben a vonatkozásban különösen fontos, hogy a megyei tanácsok — egyetértésben a megyei szállítási bizottságokkal, illetőleg az autóközlekedési vállalatokkal — módszeresen gondoskodjanak a magánfuvarozási tevékenység gazdaságos felhasználásáról.

Előbbiekkel kapcsolatban általában elfogadott alapelv az, hogy — figyelembe véve az állami fuvarozási kapacitást — a magánfuvarosok tevékenységére ma még szükség van, elsősorban a lakosság, de számos vonatkozásban az állami vállalatok és szervek igényeinek a jó kihasználása érdekében. A magánfuvaros-iparengedélyek kiadása során tehát elsősorban azt kell szem előtt tartani, hogy az adott helyen a rendelkezésre álló közhasználatú, célfuvarozási, továbbá közúti fuvarszekély milyen mértékben képes a jelentkező igények kielégítésére. Amennyiben az igények meghaladják a rendelkezésre álló fuvarszekély-kapacitást, iparengedélyek kiadásával kell lehetővé tenni a magánfuvarosok foglalkoztatását. A kérdéseket ezt a szakmai részt a megyei szállítási bizottságoknak kell megvizsgálniuk, és megfelelő álláspontot kialakítva kell javaslatot előterjeszteniük az iparengedély kiadására jogosított tanácsai szerv számára.

Előbbiekkel kapcsolatban figyelembe vehető az is, hogy egyes esetekben indokolt lehet ide szorodni — egybként erre rátermett — fel foglaltatás magánfuvarosok elvégzésére. Ezt a gyakorlatot követi az országban sok helyütt az illetékes tanácsai szerv.

A magánfuvarosok ügyének az elbírálása során figyelembe kell venni azt, hogy a fuvarozási feladatok egy része — például egyes rövid távolsági fuvarozások — időigát fuvarszekélyvel oldható meg a leggazdaságosabb módon. Az állami fuvarozó vállalatok viszont ma már kismértékben rendelkeznek időigát fuvarszekélyekkel, ezért is indokolt a magánfuvarozási lehetőség kiaknázása.

Természetesen fontos követelmény, hogy a magánfuvarosok tevékenységét az érdekelt szervek rendszeresen ellenőrizzék. Különösen a fuvarlevél használatra vonatkozóan kiadott rendelkezések, továbbá az érvényes díjazás megartatásának a folyamatos ellenőrzése van szükség. Ezek mellett ellenőrizni kell azt is, hogy a magánfuvarosok az adózásra vonatkozó kötelezettségüket maradéktalanul megtartják-e?

Az előbbiekkel kapcsolatos feladatok ellátása elsősorban a megyei tanácsok feladatellátásának a közelemben. Nekik kell tételesen megvizsgálniuk azt, hogy az iparengedéllyel rendelkező magánfuvarosok tevékenysége minden szempontból megfelel-e a kiadott jogszabályoknak vagy egyéb kötelező előírásoknak. Vizsgáltniuk kell azt is, hogy a magánfuvarosok milyen feladatokat látnak el, megtartják-e a működési körzethez vonatkozó rendelkezéseket?

Ismeretes, hogy az autóközlekedési vállalatok jelenleg is több olyan feladatot végeznek gépkocsival, amelynek a végrehajtása időigát fuvarszekélyvel gazdaságosabb volna. Emellett célszerű megvizsgálni azt is, hogy egyes helyeken a szervezett központosított fuvarozásokba — például a tűzoltószállítás, a központosított vasúti fel- és el fuvarozás — milyen mértékben lehet bevonni a magánfuvarosokat.

Összességére az eddigieket: feltétlenül szükség van arra, hogy a magánfuvarosok is hathatósan elősegítsék a népgazdaság szempontjából különösen fontos szállítási maradéktalan lebonyolítását. Ezen a téren a megyei szállítási bizottságokra vár a feladat, hogy a helyi körülmények és adottságok mérlegelése után a megfelelő álláspontot és gyakorlatot kialakítsák.

24. ábra

A magánfuvarosokat minden igyekezet ellenére sem lehetett a „fuvarpiacról” kiszorítani.



## Megvannak-e mindenütt az előfeltételek a megyei szállítási bizottságok jó munkájához?

A Közlekedési Közlöny az elmúlt időszakban többször is hírt adott arról, hogy a megyei szállítási bizottságok működése mennyire fontos az áruszállítási feladatok sikeres megoldása szempontjából. Ezzel kapcsolatban utaltunk arra is, hogy a megyei szállítási bizottságok az ország egészét tekintve jó munkát végeznek, jelentős támogatást adnak a közlekedési ágazatoknak.

A jó munka végzésének előfeltételei azonban egyes helyeken nincsenek biztosítva. Így van ez pl. Veszprém megyében, ahol a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium rendelkezésétől eltérően a mai napig sincs a Megyei Szállítási Bizottságnak függetlenített ügyintézője.

Érthető, hogy a Veszprém Megyei Szállítási Bizottság munkája ez ideig még elmarad az országos nívótól, — Hajdú-Bihar megyében viszont az gátolja a Megyei Szállítási Bizottság munkáját, hogy a Megyei Tanács hivatali szervezete keretében a szállítási előadó egyéb feladatokat is kénytelen ellátni, sokszor olyan mértékben, hogy nem jut ideje az áruszállításokkal összefüggő kérdésekkel foglalkozni. Nyilvánvaló, hogy ilyen körülmények között a munka megfelelő eredménye sem biztosítható.

Az előbbiekre felhívjuk az érdekeltek figyelmét valamennyi megyében.

### 25. ábra

*Még 1966-ban is előfordult, hogy egy-egy megyében a szállítási előadók munkafeltételeit nem biztosították.*

## Ankét a zöldség- és gyümölcsszállítás időszerű kérdéseiről

A Közlekedéstudományi Egyesület Gépjárműközlekedési Szakosztálya Kecskeméten „A zöldség- és gyümölcsszállítás időszerű kérdései, különös tekintettel Bács-Kiskun megyére” címmel nemrégiben ankétot rendezett. Az ankét vitavezetője Hidasi György, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság vezérigazgatóhelyettese, előadója pedig Zahumenszky József, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság osztályvezetője volt.

Az előadás szerint a zöldség- és gyümölcsszállítás minden évben nagy feladatok elé állítja az autóközlekedést, ugyanis a gyors érés, a szedés nehézségei, a csomagolás igényessége, a romlási veszély, stb. speciális fuvarozási problémákat vet fel. Külön nehézséget jelent, hogy a zöldség-, gyümölcszedés idején nincs mindig elegendő fuvarszektor. Ezért fontos az autóközlekedés három nagy szektora — közhasználatú, célfuvarozási és közületi — közötti koordináció megteremtése, fuvarszektorcsoportosítások, fuvarszektorfelajánlások megfelelő arányú eszközlése, továbbá a vonatkozó fuvarozások korszerű helyes megszervezése.

A termelők és felvásárlók feladatairól szólva a belső árumozgatások, a termelő- és begyűjtőhelyek, valamint a begyűjtőhelyek és a kereskedelem, illetve a konzervgyárak közötti fuvarozási igények problémáit fejtegette, megállapítva, hogy a termelőknek és a felvásárlóknak fontos feladata a begyűjtőhelyek kijelölése előtt a vonzási körzetek helyes, időbeni megállapítása. Példaként hozta fel, hogy Bács-Kiskun megyében az elmúlt évben 20–25 km átmérőjű vonzási körzet alakult ki 14 nagy begyűjtőhely körül. A fuvarozások időbeni és maradéktalan lebonyolítását segíti elő, ha a termelők a 25 mézsdán aluli árumennyiségeket saját fuvarszektorukkal fuvarozzák a begyűjtési helyre. Megoldandó feladat:

- a göngyölegellátás szervezettségének biztosítása, melynek elmaradása a zöldség-gyümölcszedés folyamatoságát akadályozza;

- az átvévhelyeken a mérlegelés és a minőségi átvétel gyors elvégzése előfeltételeinek megteremtése, mely a fuvarszektorok improduktív várakozási idejét csökkenti;

- a begyűjtőhelyeken és a konzervgyárakban a szükséges nagyságú tárolóter biztosítása;

- a gépesített szedés, rakodás és csomagolás technológiájának kialakítása.

A fuvarozók feladatai közül kiemelte az autóközlekedés és a vasúti napi operatív kapcsolatának és kooperációjának fontosságát. Javasolta, hogy a közhasználatú autóközlekedés áru- és menetirányító szolgálatát az egyes csomópontokon jelentkező vasúti kocsihányok figyelemmel kísérése is használják fel, továbbá, hogy a megyei szállítási bizottságok, valamint a KSZT keretében szervezett Operatív Szállítási Bizottság az illetékes területen végzett szűrőpróbaszerű ellenőrzésekkel alapozzák meg az eléjük kerülő kérdésekben döntéseiket — az esetleges túlzott fuvarszektor-igénylések kielégítésének megakadályozása érdekében. A fuvarozók részéről néhány feltétlenül megoldandó probléma:

- a közhasználatú célfuvarozási és közületi helyi, valamint helyközi szabad fuvarozási kapacitás felhasználása a közúti áru- és menetirányító szolgálat révén;

- a termelőkkel és a begyűjtőhelyekkel összehangolt lépcsőzetes tehergépkocsi-kiallítás;

- az egyes árufeladásoknak megfelelően pótkocsik és bilenős tehergépkocsi felhasználása;

- a tehergépkocsi megfelelő műszaki állapotban tartása;
- a fuvarozások szervezett lebonyolítását biztosító centrális irányítás és decentralizált végrehajtás kialakítása.

A vitaindító előadást *termékeny vita* követte, melynek végén az előadás és a hozzászólások tartalmát figyelembe vév javaslatokat fogadtak el, és ezeket bevezetés, illetve végrehajtás céljából illetékes helyre továbbították.

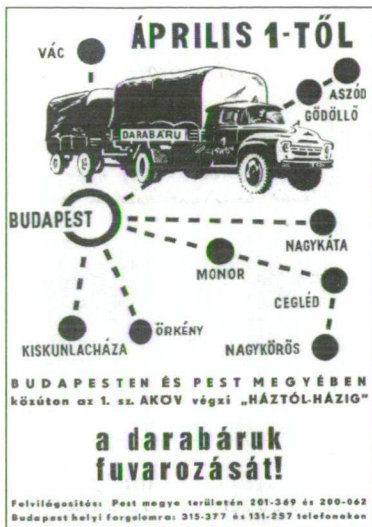
Az idén az előző éveknel nagyobb zöldség- és gyümölcs-termésre kell számítani, ennek megfelelően nagyobb lesznek a fuvarozási feladatok is. Ilyen körülmények között nagyon jó kezdeményezés volt a Közlekedéstudományi Egyesület részéről az ankét összehívása, a feladatok megbeszélése. Megállapítható, hogy az ankét hasznos és tanulságos volt, a tudományos tartalmán felül operatív kérdésekkel is foglalkozott, hasznos javaslatokat eredményezett, amelyeknek megvalósítása megkönnyítheti a várhatóan nagy volumenű zöldség- és gyümölcsszállítási feladatok maradéktalan, időbeni elvégzését.

### 26. ábra

*1964-ben a KTE Gépjárműközlekedési Szakosztálya Kecskeméten zöldség-gyümölcsszállítási ankétot tartott.*







29. ábra

*A darabáru fuvarozás átszervezése 1966. január 1-én kezdődött és 1967. szeptember 1-én fejeződött be.*

## HETI HÍRADÓ

### A MÁV-AKÖV komplexbrigádok munkájáról

Olvasóink előtt ismeretes, hogy a központosított vasút-állomási fel- és elfuvarozás gazdasági eredményeinek fokozását nagyban elősegítette a MÁV-AKÖV komplexbrigádok működése. Tevékenységük az elmúlt esztendőben 22 millió forint megtakarítást eredményezett. Jelenleg az országban 121 komplexbrigád van.

A komplexbrigádok az idén is eredményesen akarnak dolgozni. Ezt célozza a MÁV Vezérigazgatóság főmenet-irányítói és főáruirányítói, valamint az Autóközlekedési Vezérigazgatóság főmenetirányítói között a közelmúltban megkötött komplexbrigád-szerződés, melyben a központi szolgálat megjavítása érdekében az alábbiakat vállalták:

1. Az előjelentési idő átlagát 2%-kal növelik;
2. A fordá- és irányvonatok akadálytalan közlekedtetése érdekében a menettartamot 3%-kal csökkentik;
3. Az állomásokra előírt kezelési időt 10%-kal csökkentik;
4. A késett, kirakatlan kocsik számát 5–10%-kal csökkentik;
5. A kirakási időt 3%-kal csökkentik;
6. A futásban levő vonatokról az átirányításokat olyan időben eszközlik, hogy az a forgalmi szolgáltatnak többetmunkát ne okozzon.

A központi szervek vállalásának mintájára a külön-

böző MÁV igazgatóságok területén működő MÁV és AKÖV áru- és menetirányítók is komplexbrigád-szerződést kötöttek.

A MÁV Vezérigazgatóság, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete a komplexbrigád-mozgalmat kiegészítése s a legjobban működő brigádok munkájának elismerése és jutalmazása céljából öndíjazásokat (az országban összesen 6 db, vasútigazgatóságként 1–1 darab) alapítottak, s azt félévenként fogadják jutalomösszeggel együtt a legjobb brigádoknak odaítélni.

A közös vasúti-autóközlekedési komplexbrigádok működése igen fontos fuvarozatból szempontból is. A komplexbrigádok munkája ugyanis jelentős mértékben megkönnyíti az érdekeltektől fuvaroztatott munkáját, számottevően hozzájárul ahhoz, hogy a szállítási igények kielégítése zökkenőmentes legyen. A komplexbrigádok eredményes működését nagyban fokozná, ha munkájukban — éppen az említett előnyökre figyelemmel — maguk az érdekeltektől fuvaroztatott üzemek és vállalatok is részt vennének. Közös célokról, közös érdekekről van szó. Így módon kölcsönös együttműködéssel biztosítható lesz majd a központosított vasútállomási fel- és elfuvarozások zavartalan lebonyolítása.

30. ábra

*A közúti-vasúti összetett fuvarozás lebonyolításának alapfeltétele a két fuvarozó vállalat harmonikus együttműködése.*

[illegible]

31. ábra

*Az új gazdaságirányítási rendszerben a VOLÁN vállalatok a minőség javításán kívül a szolgáltatásaikat is bővítették.*

KÉRESSE FEL MOST MEGNYILT IRODÁNKAT:  
Budapest VI, Lenin kör. 98.

IGÉNYBE VEHET  
TEHERGÉPKOCSIT,  
AUTÓBUSZT,  
SZEMÉLYGÉPKOCSIT,  
TEFU TAXIT

Költőközösségi lebonyolítók.  
Darabárú-küldeményezett házai házig fejezve.  
Építványokat a felhasználási helyre szállítjuk.  
Belsőit: szállítványozást vállalkozunk.

A meztrend szerinti autóbútorozatokhoz előzetesen  
jegyző gondoskodunk.  
Válatkú válatkú.

Az Ön szolgáltatási áll az autóköltségekkel vállalkozunk

**VOLÁN** Utazási és Szállítványozási Irodája  
Telefon: 123-171, 314-902

Ha egyszer megfordult nálunk, ismét visszatér hozzánk!

[illegible]

32-33. ábra

1969-ben az ország minden részén megnyitották a VOLÁN irodákat.

## HETI HÍRADÓ

### A megyei szállítási bizottságok feladatairól

— Dr. Csandli György fogadása az Autóklubban —

Dr. Csandli György közlekedés- és postaiügyi miniszter s. hó 24-én a Magyar Autóklubban munkacsoportban látta vendégül a megyei tanácsok végrehajtó bizottságainak elnökei, helyettesei, a megyei szállítási bizottsági elnökeket. A munkacsoportban, illetőleg társalgásban megjelent Delfos Ferenc, első miniszterhelyettes, a Minisztertanács Vándorcsúcsok Osztályának a vezetője, Rüdöfnyei Károly közlekedés- és postaiügyi miniszterhelyettes, valamint a Közlekedés- és Postaiügyi Minisztérium több vezetője.

A tanácskozás a közlekedés- és postaiügyi miniszter megalapította a megyei szállítási bizottságok közzétett érdeklődő munkatársait és ezért a téma elismervését fejezte ki. Hangsúlyozta, hogy a bizottságok számottevő mértékben közreműködtek az elmúlt évek szállítási nehézségeinek az áthidalásában és mindenkor a népgazdasági érdekeket tartva szem előtt munkálkodtak azon, hogy a közlekedés a szállítási igényeket kikapcsolja és ezért felhasználásával elégítse le. A megyei szállítási bizottságoknak nagy részük van abban, hogy az utóbbi évek során kialakult közlekedési nemlehető körülmények megteremtését és ezzel együtt támogatását kísérje a kormányzati közlekedéspolitika kialakítását.

Az 1966. évi feladatokról szólva a miniszter hangsúlyozta, hogy ez az esztendő a Széchenyi-éle közlekedéspolitikai feladatok új magyar közlekedéspolitikai elvek megvalósításának az időszaka. Ebben a megyei szállítási bizottságok hozzájárulnak, a gyakorlati tapasztalatokat jól hasznosító közreműködése igen számottevő lehet. A vasúti korszerűsítése, a közlekedés egészében a közúti közlekedés

ráemelésének a növelése, valamint a közlekedési devizakímélő és devizaszerszám szerepének a fokozása teremt majd meg a jövő számára magyar közlekedésének az alapjait.

A feladatok meghatározásakor alapvetően szem előtt kell tartani: ha az államok sorsában nem kívánunk kudaradni, feltétlenül meg kell valósítani koncepcióinkat, hiszen csak így módon lesz lehetőség korszerű közlekedési rendszer megvalósítására. Ma már világjelenség, hogy a különböző országok — szemügyre véve közlekedési helyzetüket, sajátos viszonyukat, társadalmi és gazdasági bevetendőségeiket — megfelelő javallatokat dolgoznak ki a közlekedési rendszer fejlesztése érdekében. A magyar közlekedést illetően sem lehet elszakítani ez elől, hiszen ez egyben jelentős tényezője lehet a népgazdasági egészének a fejlesztése szempontjából. Ahhoz viszont, hogy a magyar közlekedéspolitikai koncepció az ország egészét és a részterületeket egyaránt figyelembe véve, valamennyi igény kielégítésére alkalmas legyen, a megyei szállítási bizottságok segítségére, sokoldalú támogatására van szükség.

„Teljes hittel hiszem, hogy amit ma tervezünk, az halnapra az éles már megvalósulni fogja tudni. Ezért remélhető, hogy amit 1980-ig kidolgoztunk a közlekedéspolitikai koncepcióból megvalósítani, azt már évekkel előbb képesek leszünk átterelni a tényleges életre” — mondotta a többi kiadott nagyhatalmú beszédében dr. Csandli György közlekedés- és postaiügyi miniszter.

## 34. ábra

Az új magyar közlekedéspolitika új feladatok elé állította a megyei szállítási bizottságokat is.

### Meghibásodott a gépkocsija?

### Karambolozott?

## Vegye igénybe a KPM Autófenntartó Ipari Tröszt gépjárműmentő szolgálatát!

BUDAPEST, XIII., Petneházy u. 72.

Tel.: 208-208, 207-119, éjjel-nappal

BÉKÉSCSABA, Szarvasi út

Tel.: 21-22. 6—22 óráig

DEBRECEN, Szabadság út 27

Tel.: 21-20, 35-75 és 51-67, éjjel-nappal

GYÖNGYÖS, Gorkij u. 3

Tel.: 13-73, 7—16 óráig

GYŐR, Wilhelm Pieck u. 6

Tel.: 22-30. éjjel-nappal, vagy 28-47,

22 — reggel 6 h-ig

MISKOLC, Zsolcai kapu 9—11

Tel.: 14-214 és 26-372, éjjel-nappal

A MENTŐSZOLGÁLAT A HIBÁT VAGY A HELY  
A HIBA A HELYSZÍNEN NEM JAVÍTHATÓ —  
JAVÍTÓÁLLOMÁSRA, ILLETVE A KÍV.

NAGYKANIZSA, Budapesti út

Tel.: 22-20, 7—16 óráig

PÉCS, Munkácsy M. u. 35

Tel.: 26-72 és 26-75, éjjel-nappal

SZEGED, Tolbachin sugárút 11

Tel.: 50-61. 6—22 óráig

### Meghibásodott a gépkocsija?

### Karambolozott?

## VEGYE IGÉNYBE AZ AKÓV-ÖK MŰSZAKI SEGÍTSÉGNYÚJTÓ ÉS GÉPJÁRMŰMENTŐ SZOLGÁLATÁT!

SEGÉLYSZOLGÁLATI ÁLLOMÁSOK: Budapest, Vác, Cegléd, Sálgtótarján, Miskolc, Ózd, Sátorajajhely, Eger, Gyöngyös, Nyíregyháza, Debrecen, Berettyóújfalú, Szolnok, Jászberény, Békéscsaba, Szarvas, Kecskemét, Baja, Szeged, Szekszárd, Pécs, Mohács, Komló, Kaposvár, Siófok, Szekesfehérvár, Dunaujváros, Veszprém, Balatonfüred, Keszthely, Pápa, Várpalota, Zalaegerszeg, Nagykanizsa, Szombathely, Tatabánya, Tata, Győr, Sopron, Mosonmagyaróvár.

### Helyszíni javítás!

### Vontatás!



## 35–36. ábra

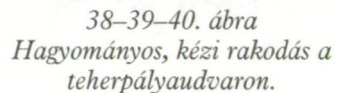
Új szolgáltatásként kezdte meg működését 1967-ben a műszaki segélynyújtó és gépjárműmentő szolgálat.



— Dr. Csanódi miniszter fogadta a megyei szállítási bizottsági elnököket —

Amint arról – mesélta a miniszter – hogy a közlekedéspolitikai koncepció egyik fontos célkitűzése a közúti árutávisztás arányának a szállításról növelése és ezzel összefüggésben a közúti fuvarvállalás szabaddá tétele a közlekedésben. Ennek megvalósítása tehát – a jogszabályok által kerekre kötött – bármely szerv gondoskodhat saját igényeiről, ezzel elvégezhető saját feladatait és amennyiben erre lehetősége van, idegen fuvarosokat is állíthat be a közlekedésbe.

*A közlekedéspolitikai feladatok végrehajtásával kapcsolatban 1968 végén dr. Csanádi György személyesen adott útmutatást.*





41-42. ábra

*A nehéz, kézi munkát fokozatosan átvették a rakodógépek.*



**23. AUTÓKÖZLEKEDÉSI VÁLLALAT**

Vállal: az egész ország területén

**Exportcsomagolást**  
láda- és műanyagburkolat készítését  
korszerű csomagolóanyagok biztosítását

**Szállítmányozáson belül:** vámelőkészítést, raktározást, árutovábbítást, feladást

**Központ:** Budapest, VIII.,  
Kemény Zsigmond u. 14.

**Telefon:** 131-605; 334-585; 335-930;  
334-126; 330-357

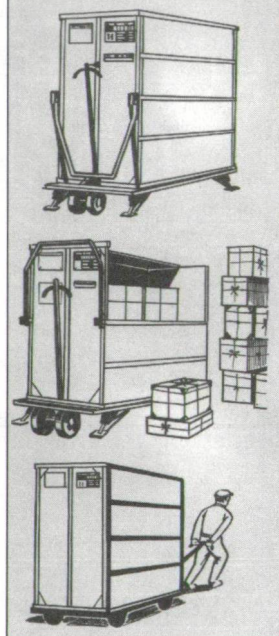
43. ábra

*A 23. AKÖV 1969-ben már jelentős szállítmányozással kapcsolatos feladatokat vállalt.*



**NEM KELL CSOMAGOLNI!**

Mégis kármentes a fuvarozás,  
ha szállítótartályt használ!



44-45. ábra  
Széleskörű felvilágosító munka előzte meg a  
szállítótartályok alkalmazását.

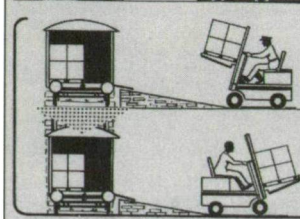




46–47–48–49–50. ábra  
A konténerek (kis és nagy  
szállítótartályok) áttörést  
jelentettek a háztól-házig  
történő fuvarozásszervezésben.

gyorsabb és olcsóbb a rakodás, gazdaságosabb a szállítás!

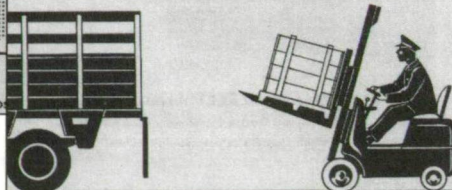
gyorsabb és olcsóbb a rakodás, gazdaságosabb a szállítás!



Kapcsolódjék be a rakodólapon

## FUVAROZTATÓK!

**Tegyük gyorsabbá, korszerűbbé és gazdaságosabbá a közúti áruforgozást! Vegyenek részt a rakodólapos szállítási láncban!**



Felvilágosítást ad és szaktanácsot szolgált a budapesti 1. sz. AKÖV 7. sz. Özemegysége,  
Szállításményszervezési Osztály  
Budapest, V. Balcsv. Zsillarszky út 74. — Telefon: 121-196, 123-215

*Az anyagmozgatás, raktározás és szállítás terén egyaránt előnyt jelentett a rakodólapok alkalmazása, de ennek ellenére nehezen terjedt el.*

**Nagyobb szervezettséget és jobb járműkihasználást  
az őszi forgalom sikere érdekében!**

[illegible]

A földész- és gyümölcsfokozgatás első szakaszának befejeztével feltétlenül meg kell említeni néhány olyan — a közlekedés helyzetét megnehezítő — kérdést, amelynek kiküszöbölése úgy a közlekedés, mint a népgazdagság feltételei érkeke.

[illegible]

A közhasználatú autóközlekedés helyzetét a gépkocsik csökkenő extenzív és intenzív kihasználása is nehezítette. Nagyobb gondot kell fordítani a fuvarozható feleknek a

szerszódásig lekött gépjárművek kihasználtságának fokozására. Megfelelő szervezethez nélkül ugyanis a második hullámban várható, jóval nagyobb árumennyiség elszállítása megoldhatatlan feladatok elé állítja a közlekedést.

1. Súlyosbította a helyzetet az előszállítások elmaradása, illetőleg rendkívül kis mennyisége is. Főként nagy elmaradás mutatkozott a kő- és kavicsátvitások terén. Ennek érdekében, hogy a jelenleg építés alatt álló óráhlánzt és egyedi nagy beruházások anyagfelhasználását biztosítsuk, a földész- és gyümölcszsalutások, valamint az egyéb mezőgazdasági termékek fuvarozását kell még szervezettebbé tenni.

[illegible]

Magyarországon a kereskedelmi vállalatok mellett vált lehetővé a vállalkozásoknak a helyi piacok iránti érdeklődésüknek az országcsőrgépjárat elindítása a szállítási és forgalmazási hálójuk kiépítésétől kezdve egészen a készletig. A megnevezett feladatok ellátása természetesen csak akkor képzelhető el, ha a megkezdés kapcsán a fuvarozatokat jobban ki tudják használni. A szervezetségi, és a kihasználtság további fokozása mellett sem engedhető meg, hogy egyes megkezdésű üzemek saját gépjárműjeiket a megkezdésű vállalatok betárolására helyett fuvarozásokban foglalkoztassák. A Magyar Szállítási Bizottság már az elmúlt években vizsgálta a fuvarigények erre a körre jellemző és intézkedések, határozatok alapján a helyzet javulását számíthatja.

*Az őszi forgalom sikeres lebonyolítása továbbra is napirenden volt.*



## HETI HIRADÓ

### Felhívás újabb fuvarozási műszakokra közületi tehergépkocsikkal

Már többször beszámoltunk arról, hogy a fuvarozási igények kielégítése érdekében a megyei szállítási bizottságok — külön felhatalmazás alapján — igénybe veszik a közületi tehergépkocsikat közhasználatú szállítási feladatokra. Egyidejűleg a Volán Tröszt október 10-én, 11-én, valamint 17-én és 18-án rendkívüli hétvégi fuvarozási műszakot is szervezett.

A rendkívüli fuvarozási műszakok jó eredménnyel zárultak. Az akcióban a Tröszt vállalatának több mint 10 000 dolgozója vett részt, a gépkocsivezetők 360 ezer órát teljesítettek. Ez nem utolsósorban annak köszönhető, hogy a Tröszt kezdeményezésére a fuvarozató vállalatok és üzemek megértéssel fogadták, sorozatosan jelentkeztek megbízásaikkal. Ily módon az említett két hétvégén összesen 1 millió 136 ezer tonna áru elszállítása vált lehetségessé. Ennek keretében főképp építőanyagot, követ, kavicsot, cukorrépát, tüzelőanyagot stb. fuvaroztak a négy nap alatt.

A rendkívüli fuvarozási műszakok eredményeként részben lehetővé vált az elmaradt szállítások pótlása. Az igények ugyanakkor változatlanul magasak, meghaladják a fuvarozó vállalatok teljesítőképességét. A Volán vállalatok gépkocsiveetőinek további vasárnapokra való igénybevétele viszont a munkaszüneti napok kötelező biztosítása miatt nem lehetséges. Ezért a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium felhívással fordult valamennyi tehergépkocsival rendelkező vállalathoz és üzemhez: tehergépkocsijaik rendelkezésre bocsátásával tegyék lehetővé további hétvégi fuvarozási műszakok szervezését.

A felhívás szerint az újabb fuvarozási műszakokra — most már a közületi tehergépkocsik részvételével — október 24-én és 25-én, valamint október 31-én és november 1-én kerül sor. A felhívás valamennyi ún. cél-fuvarozó vállalatra, közületi gépjármű-üzembentartóra és

a termelőszövetkezetek valamennyi igénybevehető gépjárművére kiterjed.

Az akció eredményességének a biztosítása érdekében a Volán Tröszt vállalta, hogy fuvarvállaló irodáival a fuvarozatók rendelkezésére áll. Ennek megfelelően gondoskodik a fuvarozási igények vállalásáról, a bejelentkező cél-fuvarozási, közületi, termelőszövetkezeti tehergépkocsik részére a feladatok kiadásáról. Az erre vonatkozó szabályozás szerint a tehergépkocsivezetők és a rakodó munkások részére a szombati napokon óránként 15 forint, a vasárnapokon pedig óránként 20 forint munkabért fizet az illetékes Volán vállalat, közvetlenül a munka befejezése után. Ezt az összeget — a közterhekkel megnevelten — költségként felszámítják az üzemben tartó vállalatnak, azonban a fuvardíj teljes összege magát az üzemben tartót illeti. Lényegében tehát a szombati és vasárnapi fuvarozás nem terheli az igénybevett tehergépkocsik üzemben tartójának béralapját.

Az előbbiekkal kapcsolatos szervező és irányító munkát továbbra is a megyei szállítási bizottságok végzik. A bizottságok eddig is jól dolgoztak a közületi tehergépkocsik igénybevételével kapcsolatban. Biztosra vehető, hogy ez lesz a helyzet a hétvégi műszakok szervezésével kapcsolatban is.

Az őszi csúcsforgalom zavartalan lebonyolítása, a rendkívül nagy közúti fuvarozási igények kielégítése érdekében feltétlenül szükséges, hogy a szőben forgó napokon a közületi, a termelőszövetkezeti, cél-fuvarozási tehergépkocsik minél nagyobb számban jelentkezzenek és vegyenek részt a fuvarozásokban. Az eddig is tapasztalt jó együttműködés, megértő támogatás alapján reméljük, hogy a közületi tehergépkocsik bevonásával szervezett hétvégi műszakok sikerrel járnak majd.

### A közületi tehergépkocsik hét végi foglalkoztatásának eredményei

A közületi tehergépkocsik bevonásával szervezett első szombat-vasárnapi műszak sikerrel zárult. Az elért eredmények azt mutatják, hogy a megyei szállítási bizottságok az ügy jelentőségének megfelelően jó szervező munkát végeztek, s ezzel lehetővé vált a közúti szállítási lemaradások részbeni pótlása. A munka sikeréhez számottevően hozzájárultak a Volán vállalatok is, elsősorban azzal, hogy fuvarvállaló irodáik október 24-én és 25-én — az országban mindenütt nyitva tartva — a fuvarozató felek rendelkezésére álltak.

A jó szervezés eredményeként október 24-én szombaton, összesen 586, október 25-én vasárnapon pedig 888 közületi tehergépkocsi foglalkoztatását sikerült biztosítani. Különösen jó munkát végeztek ezzel kapcsolatban Baranya megyében, ahol alapos előkészítés után, a saját és a helyi rádió segítségével széleskörű propagandát biztosítottak a hétvégi műszaknak. A Megyei Szállítási Bizottság, valamint a Volán Vállalat érdekelte dolgozói személyesen keresték fel az érdekelte közületi üzemeltetőket a szombati, vasárnapi foglalkoztatás megszervezése végett.

A legkiemelkedőbb eredményeket a Győr-Sopron Megyei Szállítási Bizottság érte el. Itt a Volán Vállalat, valamint a Megyei Szállítási Bizottság szervezésében szombaton 102, vasárnap pedig 114 közületi tehergépkocsi dolgozott. Emellett külön mozgósították a tehergépkocsival rendelkező közületeket, hogy saját célokra is végezzenek szállításokat. Az említett gépkocsik mellett ily módon szombaton még további 120, vasárnapon pedig 70 gépkocsi dolgozott. A megyében az említett két napon elsősorban mezőgazdasági árukat, építési és útépítési anyagokat, valamint kereskedelmi árukat szállítottak.

A közúti fuvarozási helyzet országosan feszült, sokhelyütt nem sikerült az igények maradéktalan kielégítését biztosítani. A szombati-vasárnapi műszakok nagymértékben hozzájárultak az elmaradt szállítások pótlásához. A második „közületi műszak”-ra október 31-én, illetőleg november 1-én kerül sor. Ezt követően november hónap folyamán a Volán vállalatok végeznek majd újabb hétvégi műszakokat. Ily módon a közös, együttes erőfeszítések eredményeként, várhatóan sikerül majd biztosítani az őszi közúti szállítási feladatok teljesítését.

54-55. ábra

Csak sok nehézség legyőzésével lehetett a hétvégi rakodásokat megszervezni.



[illegible][illegible]

Az érdeklődőknek részletes  
és díjmentes felvilágosítás  
az IRTSZ budapesti és vidéki irodáiban!

kirendeltséget

Budapestről minden  
megyeszékhelyre  
t: 121-640

csomagoló

szállítmárvány

raktároz

a VOLÁN 23. sz. Vállalat

Helyzet: 1051 Budapest, Árpád u. 21.  
 Telefon: 331-6201, 331-390  
 Telex: 72-6461 volán R  
 Fax: Cseh központ: 338-642, 338-135

- Műsz. részecskék, elemek, peremanyagok, technikai gépjárművek
- technológiai központok
- szállítás, szállítás
- ártámogatás, - ártámogatás

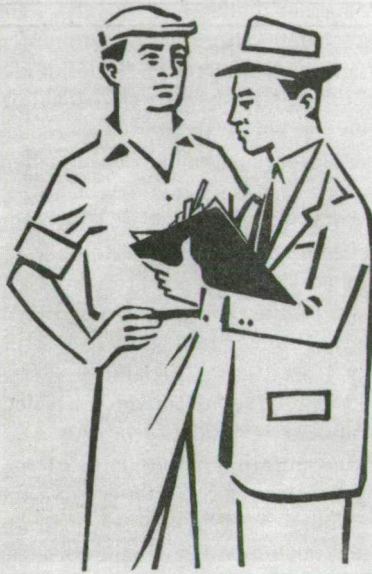
Az AKÖV, majd a VOLÁN komplex kiszolgálással állt a fuvaroztatók rendelkezésére.



A  
KÁRJEGYZŐKÖNYVBEN

feltétlenül a valóságnak megfelelően  
kell rögzíteni

- a küldemény állapotát,
- a berakás, csomagolás és  
rögzítés módját,
- a kár keletkezésének helyét,  
idejét és okát,
- a kár összegét.



63. ábra

*Sok vitát lehetett elkerülni akkor, ha a kárjegyzőkönyvekben a valóságnak megfelelő adatokat pontosan rögzítették.*

## A hőskori munkaverseny áttekintése

A közhasználatú autóközlekedés a II. világháború után, a tervutasításos gazdaságirányítási rendszerben fejlődött országos szervezetté. A világháború befejezése után a legnagyobb problémát a gazdaságban mutatkozó hiányok jelentették, amit a gazdasági vezetés az elosztás központosításával igyekezett megoldani. Az államosítás után fokozatosan bevezették a szovjet tervgazdálkodási modell lényeges elemeit, és kiépítették a tervlembontásos intézmény rendszerét. A minisztertanács mellett létrehozták a Gazdasági Főtanácsot, majd az Anyag- és Árhivalt, 1948-ban pedig a Tervgazdálkodási Tanácsot és az Országos Tervhivalt. Az ekkor még kis létszámú tervhivatal keretében közlekedési osztály is volt. A tervgazdálkodás kiépítésének idején még nem volt megfogalmazott közlekedéspolitikai. Az első hároméves tervben a közúti közlekedés fejlesztése két alternatívában szerepelt:

1. A közúti közlekedés csak a vasút kiegészítésére és pótlására szolgáljon.
2. A közúti közlekedés önálló, erős és a vasúttal versenyképes alágazattá fejlődjön.

A legnagyobb problémát a közúti közlekedés központilag irányított országos szervezetté történő átalakítása jelentette. 1945 előtt a gépjármű-közlekedést és a szakérőfuvarozást a kis és közepes magánvállalkozások túlsúlya jellemezte. Erre a heterogén struktúrára 1949 után nem lehetett változatlanul ráerőltetni a vasút országos szervezeti sémáját. Első lépésként a Közlekedésügyi Minisztérium (KM) keretében megalakították az Autóközlekedési Főosztályt, a közúti vállalatokat pedig két országos nagyvállalatba vonták össze. Így elvileg különválasztották a személy- és áru fuvarozást. 1950 végére a helyközi és a távolsági forgalomban közlekedő tehergépkocsik jobb kihasználása érdekében megszervezték a menetirányító szolgálatot. 1951-ben létrehozták a Teherautófuvarozási Központot, és azon belül a TEFU vállalatokat önálló főnökségként működtették. Még ebben az évben befagyasztották a szállítási tarifákat, és ezzel felszámolták a piaci korlátokat. 1953-tól tiszta profilú MÁVAUT vállalatokat alakítottak. Az így központosított közlekedés lényegében már 1950-ben készen állt a tervutasításos rendszer befogadására, de annak működtetése érdekében az ágazati minisztériumokban és a vállalatoknál szállítással foglalkozó tervszervezeteket és szállítási főosztályokat, osztályokat kellett létesíteni. (A KM felügyelete alá tartozó fuvarozó vállalatokon kívül még célfuvarozási és közületi fuvarozók is voltak.)

A magyar gazdaságban a centralizáció másként történt. Egy-egy vállalatban belül gombamód szaporodtak a gyáregységek és a telephelyek, amelyek közül a legtöbb Budapesttől távol, az ország különböző részén volt. A telephelyek többnyire nem vásárolhattak és nem is szállíthattak önállóan saját céljaikra nyersanyagot, saját termékeiket sem szállíthatták önállóan, közvetlenül a felhasználókhoz, hanem az először központba került, és onnan osztották szét. szállították a telephelyekre, illetve a felhasználókhoz. A vállalati központ és a telephelyek ilyen formában szervezett kapcsolata a szállított árumennyiséget és a szállítás távolságát a többszörösére növelte. Mindezen túl

viszonylag szabályosan követték egymást a szállítási teljesítmények heti, havi, negyed-éves, féléves és főként év végi ingadozásai, csúcsai, a torlódások. Ezek részben a termelés ütemtelenségével, részben a tervteljesítési „hajrával” és a központi elvárások teljesítésével voltak összefüggésben. A népgazdasági tervekben az áruszállítást külön tervezték, a szállítások ágazati minisztériuma, a KPM, tervhatóságként is kapcsolatban állt a többi minisztériummal. A szállítási teljesítmények tervét a gazdasági növekedés üteméhez kapcsolták, de nem vizsgálták a növekedés ráfordításainak szállítási szükségletét. A gazdasági szervezet túlközpontosításával azonban a központi vezetés egyre távolabb került a vállalataitól. Ezt a távolságot a gazdasági szervezet gyakori átalakításával és egyre aprólékosabb tervutasításokkal, módosításokkal igyekeztek áthidalni. A piaci viszonyok felszámolásával viszont egyre nőtt a vállalatok bizonytalansága, a piaci visszajelzések hiánya miatt csak a saját irányító szervük tetszésének a megnyerésére törekedtek. A vállalatok igyekeztek minél több tervteljesítési „tartalékot” felhalmozni, lazították a normákat, több beruházást próbáltak beindítani, anyagkészleteket gyűjtöttek, majd megkezdődött a tervalku az irányító szervek és a vállalatok között. A tervalku utolsó szakasza volt a tervteljesítés és annak elfogadtatása az irányító szervekkel. Az általánossá és rendszeressé vált tervalku végül tervviszonnyá szilárdult a szocialista gazdaságban.

A tehergépkocsi-fuvarozó vállalatok is ilyen körülmények között, fokozatosan tértek rá a tervszerű fuvarozásra. A terveken alapuló fuvarozások kezdeti formája a gépkocsi bérbeadása volt, de ez alkalmatlan volt a gépkocsik kihasználásának növelésére, ezért szorgalmazták később az ún. mennyiségvállalásos fuvarozást. A menetirányító szolgálat a helyi forgalomban közlekedő gépkocsik jobb kihasználását nem tudta biztosítani, ezért a fuvarozó vállalatok – a belső tartalékok feltárására, és általában a vállalati gépkocsik jobb kihasználása érdekében – különböző mozgalmakat: tervteljesítési munkaversenyt, újítási ankétokat, a társadalmi ünnepekre, a pártkongresszus tiszteletére további versenykihívást, felajánlásokat stb. szerveztek. Mindezek az adminisztratív intézkedések szervesen hozzátartoztak a közúti közlekedés szervezéséhez és vezetéséhez, nagyban hozzájárultak a korabeli munkasikerekhez és azok megünnepléséhez.

A Magyar Népköztársaság minisztertanácsa és a Szakszervezetek Országos Tanácsa (SZOT) Elnöksége a miniszterek és az illetékes szakszervezetek elnöksége javaslatai alapján az 1951. évi terv határidő előtti befejezéséért és túlteljesítéséért indított szocialista munkaverseny eredményét kiértékelte. A közlekedésnél a munkaverseny első győztese és a vándorzászló nyertese a MÁVAUT lett. A vállalat dolgozói az erkölcsi elismerésen kívül 150 ezer forint pénzjutalomban is részesültek. Ötven budapesti és vidéki MÁVAUT dolgozó sztahanovista oklevelet, pénzjutalmat és értékes könyvjutalmat kapott.<sup>1</sup>

1952 elején a közlekedési vállalatok új mozgalommal gazdagították a gépkocsivezetők versenyét, egyik a „Vezess baleset nélkül!”, a másik „Kíméld a gumit!” mozgalom volt.<sup>2</sup> Pontosan meghatározták azt is, hogy mikor lehet sztahanovista a gépkocsivezető és az autóbuszkalauz.<sup>3</sup>

1953 elején Martis Béla, a Fővárosi Teherautófuvarozási Vállalat igazgatója és a vállalat dolgozói Anatolij Ribakov Sztálin-díjas szovjet író „100 000 kilométer” című művéből merített tapasztalatok alapján mozgalmat indítottak a fuvarszközök jobb kihasználása érdekében. Célul tűzték ki a gépkocsik termelékenységének fokozását a kocsik jobb karbantartásával és a 100 000 km-es mozgalom továbbfejlesztését. A mozgalomban részt vevő mintegy 50 gépkocsi kihasználtsága a korábbi 52-54 %-ról március hónapban már 64,3 %-ra emelkedett. A mozgalom jelentőségét a Közlekedési és Szállítási Dolgozók szakszervezetének elnöksége is felismerte és annak továbbfejlesztésére irányt adó határozatot hozott. Május 8-án a TEFU Központban sikeres ankétot tartottak, a budapesti I. és III. sz. TEFU képviselői a beszámoló után azonnal, a II. sz. TEFU június 1-től csatlakozott a mozgalomhoz.<sup>4</sup> (64. ábra)

Az I. sz. TEFU dolgozói felismerték, hogy a gépkocsi-fuvarozási vállalat termelésének alapja a fuvarozási tervbe felvett feladatok maradéktalan teljesítése, a kollektív munka, az egységes, harcoss akarat. A tervek túlteljesítésében nagy szerepe volt a vállalat műszaki osztályának, amely lehetővé tette, hogy a vállalat a legjobban megközelítette az előírt javítási százalékot, ami azt eredményezte, hogy a gépkocsik a tervezett számban vettek részt a forgalomban. Az I. sz. TEFU dolgozói 1952-ben kétszer kapták meg az ÉLÜZEM jelvényt és kétszer a TEFU Központ vándorzászlóját. 1953 májusában az 1952. évi teljesítmények alapján elnyerték a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját a vele járó 50 000 forinttal együtt.<sup>5</sup> Az 1953. június 26-án tartott III. Tehergépjármű-közlekedési Országos Értekezleten Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter többek között hangsúlyozta, hogy minden korábbinál nagyobb gondot kell fordítani a gépkocsik kihasználására és az üzemanyaggal való takarékoskodásra. Szentaskó Antal a KPM VI. Gépjárműközlekedési Főosztályának vezetője hangsúlyozta, a hogy a nyári-ősi szállítások sikeres lebonyolítása érdekében meg kell javítani a szállításszervezési munkát, széles körben el kell terjeszteni a Ribakov-mozgalmat, és szocialista munkaversenyt kell hirdetni a célok elérése érdekében.<sup>6</sup> Az ankéton Zsoldos Imre, a tatányai TEFU sztahanovista gépkocsivezetője az ország összes gépkocsivezetőjét felhívta, hogy a 3,5 tonnás Csepel-Diesel gépkocsikkal kezdjenek harcot 200 000 km-es teljesítmény eléréseért. A kezdeményezéssel kapcsolatban Zsoldos Imre annak a véleményének adott kifejezést, hogy fődarab-csere és fődarab-javítás nélkül 200 000 km teljesítése igen komoly feladat, de a szocialista tulajdon fokozott megbecsülésével minden gépkocsivezető részére elérhető. A mozgalomhoz több gépkocsivezető is csatlakozott.<sup>7</sup>

1953. szeptember 27-én a Nehézipari Minisztérium ankétot rendezett a Ribakov-mozgalom kiszélesítése tárgyában. Az ankéton rávilágítottak arra, hogy a mozgalom keretében végzett fuvarozásoknál mintegy 18%-os gépkocsi-megtakarítás érhető el, valamint arra, hogy a mozgalom keretében a fuvaroztatók olcsóbban és gazdaságosabban tudnak szállítani.<sup>8</sup> (65. ábra)

A Ribakov-fuvarozások szervezésével foglalkozó munkabizottság 1953 őszén megvizsgálta a komlói és a sztálinvárosi (ma Dunaújváros) tehergépkocsi-fuvarozását.

A bizottság megállapította, hogy a fuvarfeladatok diszpécser irányításával a korábbinál jobban oldhatók meg.<sup>9</sup>

1953. július 10-én a Közlekedésügyi Minisztérium és a Szállítási Dolgozók Szakszervezete a közömbösség eloszlása érdekében ankétot rendezett a Ribakov-mozgalomról. Az ankéton feltárták azokat a hibákat, amelyek a mozgalom előbbre vitelét gátolták, és ismertették azokat a kimagasló eredményeket, amelyeket egyes vállalatok értek el. Súlyos hiányossága volt az ankétnak, hogy azok, akiket a kritika elsősorban megilletett, nem voltak jelen, a meghívott harminc fuvaroztató vállalat közül mindössze egy küldte el képviselőjét. Így az ankét egyik legfontosabb célkitűzése, a fuvaroztatók aktivizálása nem volt megvalósítható. Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy a fuvaroztatók változtassanak ezen a magatartáson, mert „a Ribakov-mozgalom kiszélesítése a nyári-őszi forgalom zavartalan lebonyolításának egyik legfontosabb előfeltétele”.<sup>10</sup>

A Központi Szállítási Tanács 1953 szeptemberében tartott ülésén a minisztériumok szállítási versenyének átszervezésével foglalkozott. Az átszervezés lényege az volt, hogy a versenyt azokra a tényezőkre építik fel, amelyek egyben a premizálás alapjai is. Ezt figyelembe véve az új szabály szerint a versenyt két tényezőre építik fel: egyik a terv és a ténytípusok viszonya, a másik a rakodási idő teljesítése. A versenyt negyedévenként értékelik a Központi Szállítási Tanács ülésén és a három legjobb eredményt elért minisztérium szállítási dolgozói 5000, 3000, 1500 Ft jutalomban részesülnek.<sup>11</sup>

A Kohó- és Gépipari Minisztérium Célfuvarozási Vállalata, a Gépipari Autófuvarozási Vállalat az őszi csúcsforgalom sikeres lebonyolítása érdekében 1953. október 1-től december 31-ig terjedő időre 20 célfuvarozási vállalatot versenyre hívott. A versenykiíráshoz kilenc célfuvarozási vállalat csatlakozott, és az alábbi versenypontokat fogadták el:<sup>12</sup>

- a hasznos kilométer-távolság nagysága,
- a raksúlykihasználás százalékos alakulása,
- üzemanyag-megtakarítás a KEI-normához mérve,
- a javítási százalék leszorítása,
- ráfordítási százalék termelési értékéhez képest,
- a 100 000 km-es mozgalomban résztvevők száma,
- a Nazarova-mozgalomban résztvevők száma.

A munkaversenyt havonta értékelték. Az októberi havi eredmények alapján:

- I. helyezett: Rákosi Mátyás Vas- és Fémművek Szállítási és Rakodási Üzeme. Kohó- és Gépipari Minisztérium.
- II. helyezett: Gépipari Autófuvarozó Vállalat. Kohó- és Gépipari Minisztérium.
- III. helyezett: Vegyescikk-fuvarozó Vállalat. Nehézipari Minisztérium.
- IV. helyezett holtversenyben: Ásványolaj Szállítási Vállalat. Nehézipari Minisztérium, Zöldség és Gyümölcs Szállítási Vállalat. Bel- és Külkereskedelmi Minisztérium.
- V. helyezett: Útfenntartó TEFU Vállalat. KPM.



Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy a többi minisztérium célfuvarozási vállalatát is bevonják a versenybe.<sup>13</sup>

1953. november 5-én a Fővárosi Teherautófuvarozási Vállalat kultúrtermében Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes vezetésével értekezletet tartottak a Ribakov-mozgalom továbbfejlesztésével kapcsolatban. Az időszerű problémákat, valamint a szükséges intézkedéseket tárgyalták meg.<sup>14</sup>

A személyautó-közlekedési vállalatok versenyében 1953. IV. negyedévben a 16. sz. Autóközlekedési Vállalat (Budapesti MÁVAUT) lett az első helyezett. A vállalat gépkocsi-használatát 111%-ra, a kilométertervet 111.7%-ra, az utaskilométert 125.1%-ra teljesítette. A gépkocsivezetők benzinben 8%-os, gázolajban 14%-os megtakarítást értek el, és a megtakarított üzemanyaggal 45000 km „békeutat” tettek meg. A vállalat elnyerte az ÉLÜZEM címet, amit 1954. január 12-én ünnepélyes keretek között kapott meg. A kimagasló eredményt elért dolgozók pénzjutalomban részesültek.<sup>15</sup>

1954 januárjában már országszerte széleskörű versenymozgalom bontakozott ki a Magyar Dolgozók Pártja III. kongresszusának tiszteletére. A mozgalom a közlekedés dolgozóit is újabb munkagyőzelmek elérésére serkentette. Készültek arra, hogy az országos versenyrendület következtében növekvő termelés több és több áru elszállítását teszi szükségessé.<sup>16</sup> (66. ábra)

A gépkocsi-közlekedési vállalatok dolgozói többek között az alábbi felajánlást jelentették:

A székesfehérvári 46. sz. AKÖV balinkai kirendeltségének dolgozói szocialista munkaversenyre hívták ki az ország valamennyi bányász- és munkásjárat kirendeltségét és főnökségét a következő versenyszempontok szerint: járat-kimaradás nélküli közlekedés, késésmentes közlekedés, balesetmentes közlekedés, a TMK pontos megtartása, a havi megtakarított üzemanyaggal minél több „békeút” megtétele.

A balinkai üzem dolgozói versenykihívásukkal kívántak hozzájárulni ahhoz, hogy a bányász dolgozók a kongresszusi felajánlásukat minél sikeresebben teljesíthessék.

A pécsi 26. sz. AKÖV felajánlotta segítségét a Villányi Állami Gazdaságnak és ennek keretében szerelőkkel és saját gépkocsijaival könnyítette a gazdaság munkáját.

A budapesti 12. sz. AKÖV műszaki dolgozói három traktor teljes felújításával patronálták a pincehelyi gépállomást.

A budapesti 15. sz. AKÖV dolgozói Bölcske község gépállomását patronálták és ennek során egy Cormik-gyártmányú traktor teljes felújítását elvállalták. A gépállomás rendelkezésére bocsátottak még egy vasesztergályos és egy fényezőt megfelelő szerszámokkal és felszereléssel azért, hogy a gépállomás dolgozói munkájukat minél gyorsabban és jobban elvégezhessék.<sup>17</sup>

Monostori Rezső, a FŐTEFU Munka Érdemrenddel kitüntetett, két jelvényes sztahanovista gépkocsivezetője az elmúlt évben a Nagy Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának tiszteletére vállalta, hogy a YA-369 frsz. Csepel-Diesel 3.5 tonnás tehergépkocsijával fődarab csere, illetve annak minősülő javítás nélkül 200.000 km-t tesz meg. Vállalásához váltótársa, Szlatinovics István is csatlakozott. E kiemelkedő fel-

ajánlás nyomán további hat Csepel-Diesel tehergépkocsi vezetője hasonló szocialista kötelezettséget vállalt. Annak ellenére, hogy a rendkívüli téli időjárás nehézségeivel a tehergépkocsiknak és vezetőiknek is meg kellett küzdeniük, a 7 tehergépkocsiból 6 az előírt feltételek megtartásával versenyben maradt. A március 10-i helyzet szerint az YA-369 frsz. kocsi 188 000 km-t teljesített. Monostori Rezső és váltótársa 1954 augusztusáig 225 000 km-t, 1955. szeptember közepéig 343 000 km-t tett meg az előírt feltételekkel és ekkor került sor először a gépkocsi főjavítására. A versenyzők ezt a világviszonylatban is kiemelkedő eredményt kb. 30%-os üzemanyag-megtakarítással érték el.<sup>18</sup>

A Budapesti Szállítványozási Vállalat (BSZV) is hozzáfogott a Ribakov-mozgalom vállalaton belüli megszervezéséhez. Az elgondolás az volt, hogy a vállalatra háruló egyre nagyobb feladatokat nem újabb beruházásokkal, hanem a Ribakov-mozgalom módszereinek megvalósítását oldják meg. A mozgalom megszervezése után napról-napra emelkedett a vállalati teljesítőképessége és lényegesen csökkent az üres kilométert is.<sup>19</sup>

A Könnyűipari Minisztérium célfuvarozó vállalatnál, a könnyűipari Szállítási Vállalatnál a tehergépkocsik jobb kihasználása céljából komplexbrigádot hoznak létre és ennek feladatává tették a Ribakov-mozgalom tanulmányozását és bevezetését. 1953. március 10-én alakult meg a komplexbrigád és 1953. április 28-án indultak meg és egy múlva már 90 kocsi vett részt a mozgalomban.<sup>20</sup>

Az É.M. 71. sz. Építőipari Tröszt főmérnöke aktívan segítette a 41. sz. AKÖV-nél szépen fejlődő Ribakov-mozgalmat. Utasította az anyagot szállító gépkocsi-előadókat és a szállítások irányítóit, hogy az esetlegesen üresen közlekedő saját gépkocsik jelentkezzenek a vonalirányító helyeken. A TEFU vállalattal pedig azt közölte, hogy hol kaphatnak a TEFU gépkocsik állandóan szállításra váró anyagot.<sup>21</sup>

1954. augusztus 1-től valamennyi teherautó-fuvarozási vállalatánál bevezették a gépkocsivezetők premizálását. A premizálás alapja a távolságtól függő normán felüli súlyszállítás volt. Bevezetésétől azt várták, hogy nagy mértékben javul a gépkocsik kihasználása. A prémium kiszámításhoz szükséges adatokat a menetlevél tartalmazta, ezért a fuvaroztatókra hárították azt a fontos feladatot, hogy a menetlevelén a fuvarteljesítmény igazolása előtt minden esetben ellenőrizték az adatokat, győződjenek meg az adatok helyességéről és helytelen adat bejegyzése esetén hívják fel a gépkocsivezető figyelmét annak módosítására, vagy értesítsék a fuvarozó vállalatot. A helytelen adatok igazolása nemcsak a statisztika valóságát veszélyeztette, hanem bércsalásnak is minősült.<sup>22</sup>

Bebrits Lajos közlekedés- és postaügyi miniszter 1954. augusztus 5-én megtartott IV. Tehetgépjárműközlekedési értekezleten a legfontosabb feladatok között említette a munkafegyelem megszilárdítását, amitől a balesetek csökkenését és az árudézművelések megszűnését is várták.<sup>23</sup> A munkafegyelem javítása a fuvarozás tervezésére és a tervek teljesítésére is vonatkozott. Az autóközlekedési vállalatok üzemi tervszámai az áru-fuvarozási tervektől függetlenek voltak, ami ellentmondásos volt. Egyik oldalon az autóközlekedési vállalatok üzemi tervének teljesítése, mint törvény állt a vállalt dolgozóinak feladataként, a másik oldalon a fuvaroztatók ehhez képest alacsony áru-fuvarozási

terveiben foglalt, nem mindig jó kocsikihasználást biztosító szállításait is – népgazdasági érdekből – teljesíteni kellett. Így a tervszerű fuvarozás az üzemi terv teljesítésének gátló tényezőjeként jelentkezett. Ebből viszont az következett, hogy az autóközlekedési vállalatok a mindenáron történő tervteljesítés érdekében öncélúvá váltak, minden eszközt megragadtak, hogy a szerződéses, szolgáltató fuvarozás által kiesett teljesítményeket más úton behozzák, ezért sokszor ésszerűtlen, gazdaságtalan, hosszútávú fuvarozásokat vállaltak. A fuvarozó vállalat a tervteljesítés érdekében sok esetben figyelmen kívül hagyta a népgazdaság valóságos érdekeit. A gépkocsivezetők sokszor „vastag ceruzával”, azaz a valóságnak nem megfelelő adatok bejegyzésével igyekeztek a vállalat teljesítményét növelni súlyban, kilométerben és forintban egyaránt.<sup>24</sup>

1954 őszén versenyt hirdettek az autóközlekedési és a célfuvarozási vállalatok között az őszi forgalom sikeres lebonyolítása érdekében. A Begyűjtési Szállítási Vállalat hívta versenyre a célfuvarozási vállalatokat. Versenyfeladatként jelölték meg az árutonna-kilométer terv mikénti teljesítését, az egy fizető árutonna-kilométerre eső önköltség csökkentését, a KEI normához viszonyított üzemanyag-felhasználást, a menetidő alatt mutatkozó rakterület kihasználás fokát és az előírt TMK teljesítését. Az autóközlekedési igazgatóságok, illetve a felügyeletük alá tartozó autóközlekedési vállalatok hasonló versenyfeladatok alapján versenyeztek egymással.<sup>25</sup> (67. ábra.)

A III. Pártkongresszus határozatai között az önköltség csökkentése is szerepelt. A kitűzött feladat jobb végrehajtása érdekében 1954 novemberében brosúra jelent meg „Mi így csináljuk...” címmel. A brosúra a Fővárosi Teherautófuvarozó Vállalat legjobb gépkocsivezetőinek, szerelőinek és rakodómunkásának munka közben szerzett tapasztalatait, egyéni módszereit ismertette. Ezek között mondta el Monostori Rezső Munka Érdemrenddel kitüntetett gépkocsivezető, hogy a tehergépkocsik szokásos műszaki karbantartásán felül milyen részletkérdésekre szentel különös figyelmet a motor üzembiztos működése, élettartalmának meghosszabbítása érdekében, valamint fontos feltételként jelölte meg a gépkocsi szeretetét és a lelkiismeretességét is.<sup>26</sup>

Az 1950-es évek elején a versenymozgalom kiszélesedésével a KPM Autófelügyelete versenyt indított a megyék között a balesetmentes közlekedésért és a közlekedési szabályok megtartásáért. A versenyeredményeket félévenként értékelték és a legjobb öt megye érdekelt dolgozói összesen 40 ezer forint jutalomban részesültek.

Az 1954. II. félévi versenyidőszakban:

- I. helyezett: Zala megye,
- II. helyezett: Somogy megye
- III. helyezett: Nógrád megye
- IV. helyezett: Vas megye.

A többi megye eredménye messze elmaradt az első négy megye eredményétől, ezért az ötödik megye nem részesült pénzjutalomban.

Az autóközlekedési igazgatóságok közötti versenyben a debreceni AKIG eredményei voltak a legjobbak.<sup>27</sup>

A Győr-Sopron megyei tanács közlekedési csoportja 1954-ben megyei őszi forgalmi versenyt hirdetett, amit a győri Autóközlekedési Vállalat 1955. januárjában értékelte. A versenyben

- I. helyezett: a Győr-Sopron megyei Mezőker Vállalat,
- II. helyezett a mosonmagyaróvári Malomipari Szállítási Vállalat,
- III. helyezett a soproni Tejipari Vállalat.

Az autóközlekedési és az autójavító ipar dolgozói a fémgyűjtés terén hirdettek versenyt. A legjobb eredményt az Autóbontó Vállalat érte el, amely a kampánytervet vasban 108%-ra, színesfémbe 220%-ra teljesítette. Az autóközlekedési igazgatóságok közül a miskolci igazgatóság 364%-ra teljesítette a tervet. Kiváló eredményt ért még el az I. sz. Autójavító Vállalat és a Fővárosi Autóbusz Főműhely is.<sup>28</sup>

Az élenjáró munkamódszerek hatékonyabb elterjesztése érdekében a Ribakov-mozgalomról filmet is készítettek, amit 1955 márciusában Kaposváron, Keszthelyen és Nagykanizsán mutattak be a fuvaroztató vállalatok szállítási dolgozóinak és a fuvarozó vállalatok forgalmi dolgozóinak. Ennek keretében az Autóközlekedési Főigazgatóság ismeretterjesztő előadást is tartott, amit számos hozzászólás és vita követte.<sup>29</sup> (68. ábra)

A 23. sz. AKÖV gépkocsivezetői komoly eredményt értek el az önköltség csökkentésében. Például kilenc gépkocsivezető megtakarítása egy hónap alatt csaknem elérte egy Csepel gépkocsi árát. Ezt úgy érték el, hogy a számvitel dolgozói is csatlakoztak a versenyhez, és gépkocsinként tételesen értékelték a teljes önköltség alakulását. Ezt kilométerre vetítve végezték el a költségmegtakarítás megállapításával. Így a gépkocsivezetők a gépkocsira kimutatott költségtételekből mindig láthatták, hogy melyik az a költségtényező, amellyel kapcsolatban a munkájukat javítani kellett.<sup>30</sup> A miskolci 31. sz. AKÖV fennállása óta 1955 őszén lett először Élüzem.<sup>31</sup> 1955 őszén Ribakov-gépkocsik segítettek Bács megyében a kukorica betakarításában. A budapesti 11. sz. AKÖV 16 db 6 tonnás, pótkocsi szerelvényt küldött rakodómunkásokkal a Bács megyei Terményforgalmi Vállalathoz, hogy a kukorica minél előbb a szárítótkba és a raktárakba kerüljön. Ebben az évben a III. negyedévi eredmények alapján Élüzem lett a szombathelyi XII. és a miskolci XVI. Sz. Autójavító Vállalat, valamint a jászberényi 10. és a budapesti 14. sz. Autóközlekedési Vállalat. A célfuvarozási vállalatok közül a Fővárosi Teherautófuvarozási Vállalat lett ismét, ezúttal már tizedszer Élüzem.<sup>32</sup>

1956 elején ismét napirendre került a bizonylati fegyelem megszilárdítása. A fuvarozás legfontosabb bizonylata a menetlevél, aminek a valóságnak megfelelő vezetéséért a fuvarozó és a fuvaroztató együtt volt felelős. Számtalan példa mutatta, hogy a fuvarozó vállalat egyedüli törekvése nem vezetett eredményre, a nagy számban előforduló szabálytalanságok felszámolását csak közös akarattal látták megoldhatónak.<sup>33</sup> (69. ábra)

A TEFU vállalatoknak 1951. január 1-től kellett fuvarozási tervet készíteni. A tervek készítésével kapcsolatban az volt a legnagyobb probléma, hogy a tervbejelentések nagyban eltértek a tervteljesítésektől. A tervfegyelmet különböző intézkedésekkel sem sikerült megjavítani, ezért az Autóközlekedési Főigazgatóság a gazdasági tárcák között szállítástervezési versenyt kezdeményezett. A verseny a Központi Szállítási Tanács 22/5/1954. KSZT. sz. határozata alapján 1954. április 1-én indult meg. A verseny értékelése során megállapították, hogy a számos kedvező eredmény mellett még sok esetben nagy eltérés mutatkozott a globális terv és ténytűszámok között. Ezért szükségszerűvé vált a versenypontok újbóli megállapítása, azok finomítása, amit egy erre létrehozott munkabizottság állított össze és azt a Központi Szállítási Tanács 5/1/1956. KSZT. sz. határozatával 1956. január 1-i hatállyal hagyta jóvá. Az új versenyfeltételek szerint a 95 és 110% között teljesítő tárcák a teljesítés százalékának megfelelően részesülnek jó pontban, mégpedig a teljesítés 100%-hoz közeledése arányában. Továbbra is cél maradt a terven kívüli szállítások, valamint a késve benyújtott fuvarozási tervek mennyiségének csökkentése. A tervbenyújtási határidők megtartását a késett napok után rossz pontok juttatásával biztosította a verseny. Nagy volt a jelentősége a gépkocsik kihasználásának és a pótkocsik fokozottabb igénybevételének is, amivel tovább is értékes versenypontokat lehetett szerezni.<sup>34</sup>

A Központi Szállítási Tanács 1956. január 1-től egyéves időtartamra a tehergépkocsi szállítási versenyen kívül pótkocsi foglalkoztatási versenyt is szervezett (70. ábra). A valamennyi gazdasági tárca részvételével folyó versenyben a helyezést a havonta előírt pótkocsi-mennyiség százalékos foglalkoztatása határozta meg. A versenyt a havi eredmények alapján negyedévenként értékelték. Az első helyezett tárca 3.000, a második 2.000, a harmadik 1.000 forint jutalomban részesült.<sup>35</sup>

A munkasikerek között kell megemlíteni azt is, hogy a Fővárosi Autótaxi Vállalat JA-850 frsz. Skoda-gyártmányú személygépkocsijával Appel Géza gépkocsivezető az addigi legjobb eredményt érte el, 400.000 kilométert teljesített főjavítás és baleset nélkül. Iván Lajos váltótársával együtt nagy gonddal kezelték a gépkocsijukat, minden nap megbeszélték a gépkocsival kapcsolatos karbantartási és termelési feladatokat. Számtalozzó üzemanyag-megtakarítással is hozzájárultak az önköltség csökkentéséhez.<sup>36</sup>

A Központi Szállítási Tanács 53/15/1957. sz. határozata alapján 1958. január 1-től folyó tehergépkocsi-fuvarozási verseny II. negyedéves szakaszának értékelése során megállapították, hogy a szerződéses fuvarozások tervszerűségében az első negyedévhez viszonyítva nem tapasztalható javulás. Ennek az volt az oka, hogy május hónapban a vasúttól átvett fuvarfeladatok még nem szerepeltek a havi tervben. A mennyiségvállalásos fuvarozás elérte az összes szállított árumennyiség 60%-át. A pótkocsik igénybevétele csak kis mértékben emelkedett, a tárcák a gépkocsi-kapacitás 10%-ának megfelelő gépkocsit foglalkoztattak.

A Központi Szállítási Tanács elnöke a jó eredményt elért tárcákat pénzjutalomban részesítette.<sup>37</sup>

1958 tavaszán az autóközlekedési vállalatok új mozgalmat indítottak a „Veszteségmentes autóközlekedés” jelszóval és azt tűzték ki célul, hogy az végéig megszüntetik a szakma veszteségét, ami közel 50 millió forint volt.<sup>38</sup>

1958. november 22-én a KPM Autófelügyeletének rendezésében a KPVD SZ kultúrtértermében ünnepélyes keretek között osztották ki a KPM 48/1958. sz. rendeletével alapított „A Balesetmentes Közlekedésért” elnevezésű plaketteket és okleveleket. Az ünnepi beszédet Földvári László közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes mondta, 704 gépkocsivezető kapott kitüntetést.<sup>39</sup>

Az 1958. évi második félévi eredmények alapján a KPM felügyelete alá tartozó közúti közlekedési vállalatok közül a 16. sz. Budapesti és az 51. sz. Szolnoki AKÖV a Minisztertanács és a SZOT vándorzászlóját nyerte el. A 11., 13., 17. sz. Budapesti AKÖV-ök, a 22. sz. Zalaegerszegi, a 61. sz. Győri AKÖV, az Állami Fuvarozási és Kordélyos Vállalat, a debreceni és a békéscsabai BELSPED Élüzem kitüntetését kapott. A célfuvarozási vállalatok közül Élüzem kitüntetést kapott az I. sz. Belkereskedelmi Szállítási Vállalat, a Tejipari Szállítási Vállalat, a győri Épületfuvarozó Vállalat és a KPM Üzemi Autófuvarozási Főnökség.<sup>40</sup>

1959-ben a Budapesti 12. sz. Autóközlekedési Vállalat a gépkocsik kihasználási százaléklának növelése, a menetóra és fuvaróra egymáshoz való viszonyának javítása és az egy métermázsza szállított súlyra eső állásidő csökkentése céljából értekezletet tartott és a meghívott fuvaroztatók szállítási ügyintézői között versenyt indított. (71. ábra) Az új módszerek keresésekor előtérbe került a gépkocsivezetők mikénti viszonya a fuvaroztató vállalatokhoz. A gépkocsi-vezető jó vagy rossz munkája nem közömbös sem a fuvarozó, sem a fuvaroztató szempontjából.<sup>41</sup> (72. ábra)

A Központi Szállítási Tanács 1959. október és november hónapokra versenyt hirdetett a gazdasági tárcák között a tehergépkocsik vasárnapi foglalkoztatására. A verseny kiértékelése során megállapították, hogy a legtöbb gazdasági tárca, illetve fuvaroztató nem tett meg mindent annak érdekében, hogy az előírt gépkocsi-mennyiség foglalkoztatható legyen. Október hónap utolsó vasárnapján az autóközlekedési vállalatok 1500 gépkocsival végeztek fuvarozást a gazdasági tárcák részére, november első vasárnapján ez a szám nem érte el az 1500-at, a második vasárnap 60-nal, a harmadik vasárnap pedig 300-zal növekedett.

A Fejér megyei Hírlap 1959 őszén beszámolt a 68. sz. Autóközlekedési Vállalat kongresszusi műszak alatt végzett jó munkájáról. A takarékos gépkocsivezetők 5 millió kilométert tettek meg baleset nélkül és csaknem 900 000 forinttal csökkentették az önköltséget. A kalauzok udvarias magatartásukkal és a kocsik tisztán tartásával tették kényelmesebbé az utazást és segítették a megnövekedett utasforgalom lebonyolítását.<sup>42</sup>

A teherautó-közlekedés dolgozói 1960 tavaszán a felszabadulási verseny keretében és éves távlatban is vállalták, hogy súlytervüket mintegy 10%-al, bevételi tervüket pedig 2,8%-al túlteljesítik.<sup>43</sup> Ugyanekkor a Központi Szállító Tanács határozatot hozott a fuvarozási versenyfeltételek módosítására. A versenyfeltételek kidolgozására létrehozott munkabizottság az alábbiak figyelembevételével tartotta szükségesnek: a tervsze-

rűség biztosítása, az állásidők csökkentése, a pótkocsi-foglalkoztatás növelése, az egy raksúlytonna-kapacitással megmozgatott súlytonna növelése, a vasárnapi foglalkoztatás növelése, a napi foglalkoztatási idő növelése.

A felsorolt szempontok az év folyamán természetesen nem egyformán jelentkeztek, ezért legfontosabb tényezőként egész éven át az elszállított egy tonna súlyra eső állásidőt kellett figyelembe venni. A többi tényező jelentősége az adott időszaktól és szállítási feladattól függően változott. A konkrét versenyfeltételeket és a súlyponti feladatokat minden versenyző gazdasági tárcára vonatkozóan negyedévenként előre, a bázisszámok meghatározásával a Központi Szállítási Tanács állapította meg és a kiértékelés negyedévenként történt.<sup>44</sup>

Szintén a munkaverseny keretében hirdették meg a „Szakma Ifjú Mestere” címet. Az Autótaxi Vállalatnál például 1960-ban közel nyolcvan versenyztek a címe elnyeréséért.<sup>45</sup>

AKPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság annak érdekében, hogy egyes vállalatainál alkalmazott élenjáró módszereket mindegyik AKÖV megismerje, állandó tapasztalatcserét szervezett vállalatai között. A tapasztalatcsere kiterjedt például a forgalom-szervezésre és forgalomirányításra, a javítások technológiájára, a fejlett szervezési módszerekre és az adminisztráció csökkentésére.<sup>46</sup>

Országosan elterjedt a „Szocialista brigád” cím elnyeréséért folyó verseny is. 1962-ben például a szekszárdi 11. sz. AKÖV-nél 42 brigád versenyzett a cím elnyeréséért.<sup>47</sup>

A munkamódszerek javítása, lényegében az önköltség csökkentése azért volt lényeges szempont, mert az éves viszonylatban több milliárd forint ráfordítás egy-két ezrelékes csökkentése is milliókat tett ki. A KPM Autóközlekedési vezérigazgatóság minden évben értékelte a takarékosági versenyt, aminek eredménye 1961-ben az alábbi volt:

A vállalat neve:	Pénzjutalom (Ft)
1. Budapesti 18. sz. AKÖV	57.000
2. Belföldi Szállítmányozási Vállalat	76.000
3. Budapesti 14. sz. AKÖV	31.000
4. Budapesti 11. sz. AKÖV	33.000
5. Salgótarjáni 33. sz. AKÖV	14.000
6. Budapesti 13. sz. AKÖV	-
7. Állami Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat	-
8. Budapesti 17. sz. AKÖV	-

A jutalom mértékét a létszám (fejkvóta) alapján állapították meg, ezért kaptak az alacsonyabb helyezést elért vállalatok magasabb összeget. Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság az AKÖV-ök között rakodásgépesítési versenyt is hirdetett. (73. ábra) A verseny célja a meglevő rakodógépek kihasználásának a növelése volt. Szintén versenyt hirdettek a korszerű szállításszervezési formák szélesebb körben történő elterjesztésére. (74. ábra) Az elért eredményeket pontozták és év végén a legjobb vállalatokat 80 ezer forintig terjedő összeggel jutalmazták.<sup>48</sup>

Az 1962. évre meghirdetett verseny eredménye és a jutalom összege az alábbi volt:<sup>49</sup>

**Rakodásépítési verseny**

**I. csoport**

1-2. Szolnoki 7. sz. AKÖV	51 pont	55 000 Ft
1-2. Pécsi 12. sz. AKÖV	51 pont	55 000 Ft
3. Békéscsabai 8. sz. AKÖV	49 pont	35 000 Ft

**II. csoport**

1. Salgótarjáni 2. sz. AKÖV	70 pont	30 000 Ft
2. Nyíregyházi 5. sz. AKÖV	63 pont	20 000 Ft
3. Egri 4. sz. AKÖV	42 pont	-

**A korszerű szállításszervezési verseny helyezettei:**

1. Zalaegerszegi 16. sz. AKÖV	181 pont	80 000 Ft
2. Nyíregyházi 5. sz. AKÖV	180 pont	70 000 Ft
3. Székesfehérvári 14. sz. AKÖV	136 pont	50 000 Ft
4. Miskolci 3. Sz. AKÖV	134 pont	30 000 Ft

A közhasználatú autóközlekedés és az autójavító ipar területén 1963. május 1-ét megelőző napokban adták át a MT-SZOT Vörös Vándorzászlókat és az Élüzem kitüntetésekét.<sup>50</sup>

**MT-SZOT Vörös Vándorzászlóval kitüntetett vállalatok lettek:**

Budapesti MÁVAUT Autóközlekedési Vállalat,  
Egri 4. sz. Autóközlekedési Vállalat,  
Autóalkatrészgyár Vállalat, Cinkota.

**ÉLÜZEM címmel kitüntetett vállalatok lettek:**

Nyíregyházi 5. sz. Autóközlekedési Vállalat,  
Kaposvári. 13. sz. Autóközlekedési Vállalat,  
Veszprémi 15. sz. Autóközlekedési Vállalat,  
Zalaegerszegi 16. sz. Autóközlekedési Vállalat,  
Győri 19. sz. Autóközlekedési Vállalat,  
Autótartozékokat Gyártó és Javító Vállalat, Budapest,  
Budapesti IV. sz. Autóközlekedési Vállalat.

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság az 1963. évben az autóbusz-közlekedés termelékenységének emelése érdekében a kalauz nélküli járatok számának növelésére indított versenyt. A verseny feltétele volt: a menetrend szerinti autóbusz km-re vonat-



kozottatott kalauzi ledolgozott óra csökkentése a távolsági autóbusz-közlekedésben. A bázis 1962. IV. negyedév volt. Az értékelést az AKÖV-ök végezték. A versenyben nem volt értékelhető az az AKÖV, amely a korrigált bázishoz viszonyítva az éves szintre göngyölített költséghányad (teljes) előírt mértékű éves feszítését nem teljesítette. A verseny befejeztével az I. helyezett 30 000, a II. helyezett 20 000, a III. helyezett 15 000 forint jutalmat kapott.<sup>51</sup>

A budapesti 1. sz. Autóközlekedési Vállalatnál a gépkocsivezetők vezénylésénél az óraszóródások üzemegységenként és üzemegységeken belül is indokolatlanul nagyok voltak. A vállalat igazgatója a gépkocsivezetők vezénylésének matematikai módszerrel való megoldására célprémiumot tűzött ki. A prémiumfeladat feltételei voltak:

- a matematikai módszerrel való vezénylésének biztosítani kell, hogy az átlagos gépkocsivezetői órán túl maximálisan 20 órát meg nem haladó óraszóródás lehet,
- a módszernek biztosítani kell, hogy az átlagos tudással rendelkező vezénylő a vezénylést zökkenőmentesen el tudja végezni,
- a módszer alkalmazásánál figyelmen kívül kell hagyni, azokat a gépkocsivezetőket, akik a hónap folyamán betegállományban, fizetett szabadságon voltak, a vállalat állományba be-, illetve kiléptek, továbbá azokat, akik idős voltak miatt vagy egyéb körülmények folytán nem vállalják a havi 250 óránál több munkaidő teljesítést.

A célprémium kifizetésének feltétele a módszernek félévi próbaidőn át való hibamentes működése.

A javaslatok beküldési határideje 1963. június 29. volt.

A KPM Autóközlekedési vezérigazgatóság 1963. április 1-től a vasútállomási rakodások hatékonyságának növelése céljából a központosított és a nem központosított vasútállomási forgalomban részt vevő AKÖV-ök részére versenyt indított. Versenyfeladat volt az egy kocsira eső rakodási idő csökkentése. Kizáró ok volt a késetten kezelt kocsik részarányának a szakmai átlagot meghaladó magas száma. Az értékelés során a legkedvezőbb eredményt a legalacsonyabb fajlagos érték jelentette. A versenyt negyedévenként értékelték. A vállalatokat a nagyságrendről és a vasútállomások forgalmától függően az AVIG három csoportba sorolta. A versenyben legjobb eredményt elérő vállalatokat az AVIG összesen 20 000 forint jutalomban részesítette.<sup>52</sup>

Az Autóközlekedési Vezérigazgatóság ezekben az években a legjobb rakodógép-kezelői cím elnyeréséért is munkaversenyt hirdetett, amit évenként értékelték. 1964-ben az első tíz helyezett között a budapesti 1. sz. AKÖV, a békéscsabai 8. sz. AKÖV, az egri 4. sz. AKÖV és a pécsi 12. sz. AKÖV dolgozói szerepeltek. Az AVIG az első öt helyezettet ezertől négyezer forintig terjedő összeggel jutalmazta. Ebben az évben valamennyi jutalmazott az 1. sz. AKÖV dolgozója volt.<sup>53</sup>

A Központi Szállítási Tanács negyedévenként értékelt, elemezte a fuvarozástervezési versenyt, amiben a gazdasági tárcák három csoportba sorolva vettek részt.<sup>54</sup>

A KPM Autóközlekedési Vezérigazgatóság területén folyó munkaversenyt a versenyfeltételek szerint rendszeresen értékelték és a legjobban teljesítőket elismerésben

részesítették. A kiemelkedően jó munkát végző vállalatok elnyerték az Élüzem címet, a legjobbak pedig a Minisztertanács és a Szakszervezetek Országos Tanácsa Vörös Vándorzászlóját.

Az 1965. évi eredmények alapján a zalaegerszegi 16. sz. Autóközlekedési Vállalat a Minisztertanács és a SZOT Vörös Vándorzászlóját, a MÁVAUT Autóbuszközlekedési és Autóbuszjavító Vállalat, a miskolci 3. sz. Autóközlekedési Vállalat, a nyíregyházi 5. sz. Autóközlekedési Vállalat, a debreceni 6. sz. Autóközlekedési Vállalat, a szekszárdi 11. sz. Autóközlekedési Vállalat, a székesfehérvári 14. sz. Autóközlekedési Vállalat és a Gépipari Autófuvarozó Vállalat az Élüzem címet nyerte el.<sup>55</sup>

1966. szeptember 12-én bensőséges ünnepség keretében adták át Kecskeméten a zöldség- és gyümölcslé fuvarozásában július hónapban legjobb eredményt elért megyei AKÖV-nek, a 9. sz. Autóközlekedési Vállalatnak a SZÖVOSZ ezüst vándorserlegét.

A MÁV Vezérigazgatóság, az Autóközlekedési Vezérigazgatóság, a Vasutasok Szakszervezete, valamint a Közlekedési és Szállítási Dolgozók Szakszervezete a MÁV-VOLÁN komplexbrigád-mozgalom kiszélesítése és a legjobban működő brigádok munkájának elismerése és jutalmazása céljából vándorzászlókat (vasút-igazgatásonként 1-1, összesen 6 zászló) alapítottak és azokat a legjobb brigádok félévenként kapták meg. A kiértékelés első időszaka 1966. I. félév volt. Az első helyezést elért komplexbrigádok a vándorzászlót és pénzjutalmat, a 2-3. helyezettek oklevelet és pénzjutalmat is kaptak.<sup>56</sup>

A MÁV-AKÖV komplexbrigádok száma 1966-ban 121-ről 181-re emelkedett. A mozgalomhoz ekkor negyven fuvaroztató is csatlakozott, a tárgyalások folytak a szén-, kő és kavicsbányák dolgozóinak a csatlakozásáról is. A komplexbrigád-mozgalom révén emelkedett a munka szervezethez, ezáltal pedig jelentős mennyiségű vasúti kocsis és tehergépkocsi szabadult fel, ami a népgazdaság számára több tízmillió forint megtakarítást eredményezett.<sup>57</sup>

A munkaverseny 1968 után, az új gazdaságirányítási rendszer követelményeinek megfelelően folytatódott tovább...

A Közlekedési Közlöny, a napilapok és az üzemi újságok ezekről a versenyeredményekről, munkasikerekről is folyamatosan beszámoltak.

## **Jegyzetek**

- [1] Közlekedési Közlöny (a továbbiakban: KK) 1952/5. szám. II. 3. A munkaverseny kiértékelését az 100/1952 (I.19.) sz. együttes MT. És SZOT határozat szabályozta.
- [2] KK. 1952/14. szám. IV. 6.
- [3] KK. 1952/16. szám. IV. 20

Személygépkocsi-vezetők közül sztahanovista lehetett, aki új gépkocsival:

900–1050 cm <sup>3</sup> hengerűrtartalom esetén	80 000 km-t,
1051–1500 cm <sup>3</sup> hengerűrtartalom esetén	100 000 km-t,
1501 cm <sup>3</sup> hengerűrtartalom felett	110 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Tehergépkocsi-vezetők közül sztahanovista lehetett, aki új kocsival:

0,5 tonna teherbírású tehergépkocsiig	80 000 km-t,
1,5 tonna teherbírású tehergépkocsiig	100 000 km-t,
1,5 tonna teherbírású tehergépkocsi felett	110 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.

Autóbusz és különleges gépjárművek vezetői közül sztahanovista lehetett, aki új

Benzinüzemű gépjárművel	110 000 km-t,
-------------------------	---------------

Dízelüzemű gépjárművel	100 000 km-t teljesít nagyjavítás nélkül.
------------------------	---

Autóbuszkalauz sztahanovista címet akkor nyerhette el, ha a „táskapénzt” a szolgálati számonként (vonalanként) meghatározott normához viszonyítva 3 hónapon keresztül 30%-al növelte.

[4] KK. 1953/21. szám. V. 24.

[5] KK. 1953/22. szám. V. 31.

[6] KK. 1953/27. szám. VII. 5.

[7] KK. 1953/34. szám. VIII. 23.

[8] KK. 1953/42. szám. X. 18.

[9] KK. 1953/46. szám. XI. 15.

[10] KK. 1953/30. szám. VII. 26.

A KK október 11-én arról számolt be, hogy „A közelmúltban jelent meg Kamondy Imre – Dutkay László: A Ribakov-mozgalom szervezése, brosrúrája, amelyet a tehergépkocsi-közeledés dolgozói igen nagy érdeklődéssel vártak.

A brosrúra ismerteti a Százezer kilométer című regényből leszüthető, számunkra legfontosabb tapasztalatokat és azt követően a Ribakov-mozgalom úttörőjének, a Fővárosi Teherautófuvarozási Vállalatnak, a mozgalom megszervezésével és elindulásával kapcsolatos ténykedését.

A következő fejezet e mozgalom általános alapfeltételeiről, valamint az egyes munkakörökben dolgozók teendőiről szól.

„Kíváncsok, hogy a brosrúrában foglalt ismeretanyagot a TEFU és célfuvarozási vállalatok, valamint a fuvaroztató vállalatok dolgozói is behatóan tanulmányozzák és annak nyomán új sikereket érjenek el a Ribakov-mozgalom bevezetése és kiszélesítése érdekében.”

[11] KK. 1953/40. szám. X. 4.

[12] KK. 1953/45. szám. XI. 8.

[13] KK. 1953/49. szám. XII. 6.

1952 első hónapjaiban a Teherautófuvarozási Központ intézkedései nyomán egyre jobban kibontakozott a Nazarova-mozgalom, aminek az volt lényege, hogy a gépkocsivezetők a gondjaikra bízott gépkocsikat ápolták, karban tartották úgy, hogy azok mindenkor megbízható, üzemképes állapotban legyenek. A mozgalom keretében a TEFU vállalatok gépkocsijaik egy részét forgalmasabb községekben teljesítménybéres díjazás ellenében szerződéses gépkocsivezetőknek adták ki. Ezeket a gépkocsivezetőket a Posta helyi szerve irányította. A rendszer előnye volt, hogy a gépkocsinak nem kellett a vállalat székhelyéről üresen kimenni a községekbe fuvarozás céljából, hanem azt helyben állomásozva, kevés üres kilométerrel elvégezhette. A szakértők becslése szerint a vállalati fuvarozás 10-15 ezer kilométeres teljesítménye 50-60 ezer kilométerre emelkedett nagyobb javítás nélkül. (KK: 1952/8. szám. II. 24.)

- [14] KK. 1953/48. szám. XI. 29.

Az 1953. évi III. negyedévi verseny értékelése alapján a TEFU vállalatok közül a legjobb eredményt a Fővárosi Teherautófuvarozási Vállalat érte el. Ennek alapján a vállalat újból élüzem címet kapott. A második helyezett Budapesti III. sz. TEFU vállalat a KPM és a Szakszervezet vándorzászlóját nyerte el.

1953. december 13-án arról számolt be a KK, hogy 1954-ben az előírt gépkocsi-mennyiséggel kell Ribakov-fuvarozást végezni. Ez a darabszám túlhaladja a ténylegesen Ribakov-fuvarozást végző gépkocsik darabszámát, ami azt eredményezi, hogy csökken a kötbérszerződéssel biztosítható gépkocsik darabszáma. Feltétlenül szükségesnek tartották, hogy már 1954. évi I. negyedéves tervben külön szerepeljen a Ribakov-fuvarozás, mert csak így kerülhető el, hogy a kötbéres fuvarozásokat terhelő Ribakov-fuvarozás a tervteljesítések vizsgálatánál ne minősüljön terven kívüli fuvarozásnak.

- [15] KK. 1954/11. szám. III. 14.

Katona Antal, a közlekedési- és postaügyi miniszter első helyettese 1954. január 27-én ünnepélyes keretek között jutalmazta meg az 1953. évi nyári-ősz forgalomban jó munkájukkal kitűnt gépkocsi-közlekedési dolgozókat. (KK. 1954/7. szám. II. 14.)

- [16] KK. 1954/5. szám. I. 31.

- [17] KK. 1954/11. szám. III. 14.

- [18] KK. 1954/14. és 35. szám. IV. 4. és VIII. 29.

- [19] KK. 1954/19. szám. V. 9.

- [20] KK. 1954/20. szám. V. 16.

- [21] KK. 1954/30. szám. VII. 25.

- [22] KK. 1954/32. szám. VIII. 8.

- [23] KK. 1954/33. szám. VIII. 15.

- [24] KK. 1954/37. szám. IX. 12.

- [25] KK. 1954/44. szám. X. 31.

A kecskeméti Gépkocsiközlekedési Vállalat 1954 végén Élüzem lett. Az eredményt a vállalat dolgozói a szocialista munkaverseny-mozgalommal, az utaskilométer és a bevételi tervük túlteljesítésével, az önköltségcsökkentésnél 9%-os megtakarítással, nyereségtervük 113%-os túlteljesítésével és 22%-os üzemanyag-megtakarítással érték el. A kitüntetés elnyeréséhez még az is hozzásegítette a vállalatot, hogy minden gépkocsivezető részt vesz a „Vezess baleset nélkül” versenyben és 1954-ben nem volt baleset.

(KK. 1954/51. szám. XII. 19.)

- [26] KK. 1954/46. szám. XI. 14.

- [27] KK. 1955/4. szám. I. 23.

Az 1954. évi IV. negyedévi eredmények alapján az Autóközlekedési Főigazgatóság felügyelete alá tartozó vállalatok közül a 15. sz. Autóközlekedési Vállalat, az Autófelszerelési Cikkek Gyára, az Autóalkatrészjavító Vállalat és az Autóalkatrészgyár Vállalat nyerte el az Élüzem címet. (KK. 1955/8. szám. II. 20.)

- [28] KK. 1955/6. szám. II. 6.

- [29] KK. 1955/14. szám. IV. 3.

- [30] KK. 1955/18. szám. V. 1.

- [31] KK. 1955/36. szám. IX. 4.
- [32] KK. 1955/48. szám. XI. 27.
- [33] KK. 1956/3. szám. I. 15.
- [34] KK. 1956/10. szám. III. 5.

Az új alapokra helyezett tehergépkocsi szállítástervezési verseny értékelése 1956. II. negyedévben:

1. Országos Kisipari Szövetkezetek Szövetsége:	563 jó pont
2. Könnyűipari Minisztérium:	477 jó pont
3. Szénbányászati Minisztérium:	400 jó pont
4. Élelmiszeripari Minisztérium	370 jó pont
5. SZÖVOSZ	355 jó pont
6. Vegyipari és Energiaügyi Minisztérium	347 jó pont
7. Kohó- és Gépipari Minisztérium	343 jó pont
8. Kohó- és Gépipari Minisztérium „B”	237 jó pont
9. Begyűjtési Minisztérium	230 jó pont
10. Belkereskedelmi Minisztérium	153 jó pont
11. Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium	99 jó pont
12. Országos Erdészeti Főigazgatóság	21 jó pont
13. Város- és Községgazdálkodási Minisztérium	90 rossz pont
14. Állami Gazdaságok Minisztériuma	410 rossz pont
15. Építésügyi Minisztérium	563 rossz pont
16. Földművelésügyi Minisztérium	883 rossz pont

(KK. 1956/38. szám. IX. 16.)

- [35] KK. 1956/11. szám. III. 11.
- [36] KK. 1956/16. szám. IV. 15.
- [37] KK. 1958/33. szám. VIII. 17.
- [38] KK. 1958/45. szám. XI. 9.
- [39] KK. 1958/49. szám. XII. 7.
- [40] KK. 1959/16. szám. IV. 19.
- [41] KK. 1959/36. szám. IX. 6.

Az 1959. évi IV. negyedévi versenyeredmény alapján:

Fővárosi 3. sz. Építőipari Vállalat,  
MÁV Hídépítő Vállalat,  
41. sz. Állami Építőipari Vállalat,  
1. sz. Mélyépítő Vállalat,  
Fővárosi IV. sz. Építőipari Vállalat,  
Közlekedési Építőipari Vállalat.

A vállalatok szállítástervezői jó munkájukért a Központi Szállítási Tanács Titkársága útján pénzjutalomban is részesültek.

(KK. 1960/10 szám. III. 6.)

- [42] KK. 1959/47. szám. XI. 22.
- [43] KK. 1960/12. szám. III. 20.

A közhasznú autóközlekedés 1960. évi terve 35 millió tonna áru, távolsági forgalomban 305 millió utas, taxi-közlekedésben 5,8 millió utas volt. Lófogatú szekerekkel 15 millió tonna áru fuvarozását tervezték.

(KK. 1960/13. szám. III. 27.)

[44] KK. 1960/13. szám. III. 27.

[45] KK. 1960/23. szám. VI. 5.

[46] KK. 1962/7. szám. II. 18.

[47] KK. 1962/15. szám. IV. 15.

[48] KK. 1962/18. szám. V. 6.

A rakodásgépesítési verseny az alábbi rakodógépekre terjedt ki: forgó-rakodógépek, baggerek (E-302, E-03, K-505, FB-50, RB-1), autódaruk.

Versenyfeltételek:

a tervezett súlydíjas fajlagos állásidő csökkentése,

a rakodógépek által felrakott súlymennyiség 1 tonnára eső üzemköltségének (üzemanyag, energia, karbantartási anyag és bér, gépkezelői bér) csökkentése,

a géptípusonként megadott normatívához képest a saját rakodógéppel megmozgatott évi fajlagos t/gépsúly-mennyiség növelése.

Az egyéves időtartamra meghirdetett versenyben nem volt értékelhető az az AKÖV, amely a korrigált bázishoz viszonyítva az éves szintre göngyöltített költséghányad (teljes) előírt mértékű éves feszítését nem teljesítette. A verseny meghirdetésekor az I. helyezett 60.000, a II. helyezett 50.000, a III. helyezett 35.000, a IV. helyezett 30.000 az V. helyezett 20.000 forint jutalomra számíthatott.

(KK. 1963/8. szám. II. 24.)

[49] KK. 1963/23. szám. VI. 9.

[50] KK. 1963/18. szám. V. 5.

A rakodásgépesítési verseny 1963. évi eredményei:

1. Állami Fuvarozási és Kordélyozási Vállalat	74 pont	60,000 Ft.
2. Békéscsabai 8. sz. AKÖV	67 pont	50,000 Ft.
3. Budapesti 1. sz. AKÖV	65 pont	35,000 Ft.
4. Veszprémi 15. sz. AKÖV	39 pont	30,000 Ft.
5. Kecskeméti 9. sz. AKÖV	34 pont	20,000 Ft.

(KK. 1964/15. szám. IV. 12.)

[51] KK. 1963/8. szám. II. 24.

[52] KK. 1963/27. szám. VII. 7.

[53] KK. 1965/16. szám. IV. 18.

[54] KK. 1966/12. szám. III. 20.

Az első csoportba a Belkereskedelmi, az Élelmezésügyi, az Építésügyi Minisztérium és a KPM tartozott.

A második csoportba a Nehézipari, a Könnyűipari Minisztérium, az Országos Erdészeti Főigazgatóság, az OKISZ, valamint a központosított fuvarozást végző szervek tartoztak.

A harmadik csoportba a Kohó- és Gépipari, a Földművelésügyi Minisztérium és a SZÖVOSZ tartozott.

[55] KK. 1966/21. szám. V. 22.

[56] KK. 1966/40. szám. X. 2.

MÁV Igazgatóság	1. helyezett	2. helyezett	3. helyezett
Budapest	Bp. Angyalföld áll.	Szolnok teher pu.	Salgótarján külső pu.
Miskolc	Sátoraljaújhely áll.	Eger áll.	Gyöngyös áll.
Szeged	Kecskemét áll.	Kunszentmárton áll.	Szeged teher pu.
Szombathely	Zalaegerszeg áll.	Szombathely áll.	Sopron GYESEV pu.
Debrecen	Mátészalka áll.	Karcag áll.	Debrecen áll.
Pécs	Szekszárd áll.	Pécs áll.	Nagykanizsa áll.

[57] KK. 1967/15. szám. IV. 9.

A komplexbrigádok helyezései az 1966. II. félév alapján:

MÁV Igazgatóság	1. helyezett	2. helyezett	3. helyezett
Budapest	Bp. Angyalföld áll.	Salgótarján áll.	Székesfehérvár áll.
Miskolc	Füzesabony áll.	Sátoraljaújhely áll.	Szerencs áll.
Szeged	H.m.vásárhely áll.	Kecskemét áll.	Kalocsa áll.
Szombathely	Szombathely áll.	Zalaegerszeg áll.	Pápa áll.
Debrecen	Pécs áll.	Kaposvár áll.	Nagykanizsa áll.

### A «Ribakov-mozgalomról»

A mozgalom jelentőségére tekintettel rövid időn belül a Közlekedési Közlöny hasábjain *részletes tanulmányban* fogunk ismertetőt adni.

*A Ribakov-mozgalom alkalmazásával egyes vállalatok kiemelkedő eredményt értek el.*

Szívélyes üdvözléttel

*A Ribakov-mozgalom a sikerek és az ajánlások ellenére sem lett országos mozgalom.*

A FÓTEFU eddig elért eredményei alapján reméljük, hogy a vállalat dolgozói értékes felajánlásait sikeresen teljesítik.

*A pártkongresszus  
tiszteletére minden  
vállalat tett  
felajánlást.*



**A célfuvarozási vállalatok közötti „5000 csúcsforgalmi verseny” értékelésének eredménye**

Az 1954. évi augusztus 1-től december 31-ig tartó „5000 csúcsforgalom legjobb célfuvarozási vállalata” címért folytatott versenyben a végleges értékelés szerint a résztvevők a következő helyezési sorrendet érték el:

1. II. sz. ÉPFU Vállalat	74,5 pont
2. Begyűjtési Szállítási Vállalat	67,1 pont
3. Zöldség és Gyümölcs Szállítási Vállalat	62,9 pont
4. Miskolci ÉPFU Vállalat	59,6 pont
5. I. sz. ÉPFU Vállalat	34,9 pont
6. Keletmagyarországi Földszöv. Száll. V.	32,1 pont
7. Középmagyarországi Földszöv. Száll. V.	31,3 pont
8. Pécsi ÉPFU Vállalat	25,5 pont
9. Bácsmegyei Földszöv. Száll. V.	23,5 pont
10. Budapesti Élelmiszerfuvarozó Vállalat	9,5 pont
11. Tejipari Szállítási Vállalat	8,9 pont
12. Söripari Szállítási Vállalat	2,4 pont
13. Konzerv- és Húsipari Szállítási Vállalat	— 32,9 pont
14. Könnyűipari Szállítási Vállalat	— 50,1 pont

Az első három helyezett részére járó oklevelet az Autóközlekedési Főigazgatóság vezetője adja át ünnepélyes különöségek között.

67. ábra

*A versenyeredmények még jobb munkára ösztönözték a vállalatokat.*

**Fuvarozók**

**Fuvaroztatók**

**Gépkocsi-vezetők !**



*A bizonylati fegyelem megsértése szabálysértési eljárást idézhet elő, ezért a menetleveleken csak a valóságnak megfelelő adatokat szabad feltüntetni.*

**Csak valóságos adatokat igazoljunk !**

**Gépkocsifuvarozási közlemények**

**A felszabadulási verseny hírei**

A Rákosi Mátyás Művek dolgozóinak felszabadulási versenyfelhívásához az autójavitó és közlekedési vállalatok közül a II. sz. Autójavitó Vállalat, a cinkotai Autóalkatrészgyár, a 13. sz. AKÖV, a szombathelyi Belsped és a Fővárosi Villamos Főműhely dolgozói az elsők között csatlakoztak.

A II. sz. Autójavitó Vállalat dolgozói 1955. évi első negyedévi tervüknek három nappal a határidő előtt történő teljesítését vállalták. Ez annyit jelent, hogy két gépkocsi nagyjavítását és öt gépkocsi motorjavítását végzik el terven felül.

A cinkotai Autóalkatrészgyár termelési tervének 2%-os túlteljesítését vállalta.

A 13. sz. AKÖV dolgozói az első negyedéves súlytervüknek 5%-os túlteljesítését, s az egy kilométerre eső önköltségnek 3%-kal való csökkentését vállalták. A gépkocsivezetők felajánlották, hogy 125 000 km út megtételéhez szükséges üzemanyagot takarítanak meg a negyedév folyamán.

Január 15-ig az autójavitó és közlekedési vállalatok 98%-a csatlakozott a Rákosi Művek felhívásához. Külön kiemelendő a felajánlások közül az Autó- és Alkatrész-ellátó Tröszt kezdeményezése, amely a javító vállalatok anyag- és alkatrészellátását kívánja a lehetőségekhez képest biztosítani.

A január havi eredményeket vizsgálva, a javító vállalatok közül a legjobb eredményt érték el tervük teljesítésében a XIV. és a XV. sz. autójavitó vállalatok, valamint a Mávaut Főműhely.

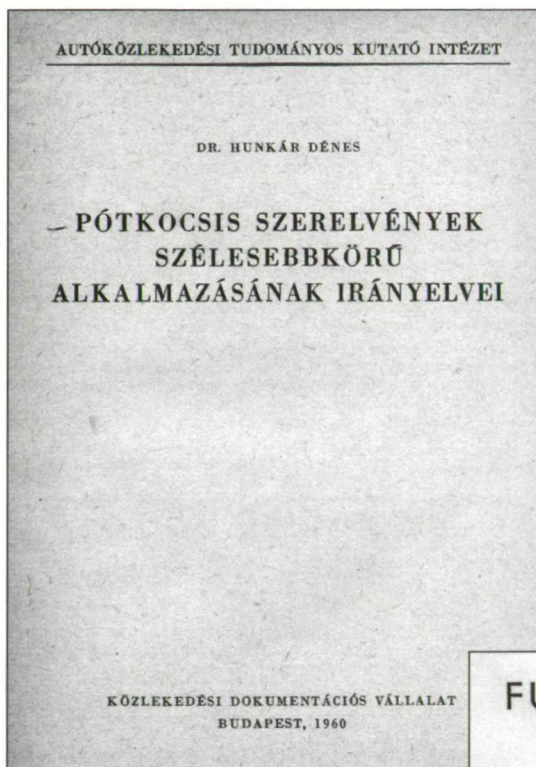
Az autóközlekedési vállalatok teljesítését vizsgálva, azt látjuk, hogy az autóközlekedési igazgatóságok közül súlytervét csak a pécsi AKIG, árutonnakilométer tervét pedig szintén csak a pécsi és a győri AKIG teljesítette. Személyforgalom területén az utaskilométertervet a budapesti, pécsi, szegedi és győri AKIG-ok teljesítették túl. A kiértékelés a gyorsjelentések alapján történt, amely szerint a 13. sz. AKÖV felajánlását január hónapban súlyban 99%-ra, átkm-ben 99,4%-ra teljesítette.

68. ábra

*Felszabadulási versenyfelhívással is ösztönözték a tervek teljesítését és túlteljesítését.*

69. ábra:

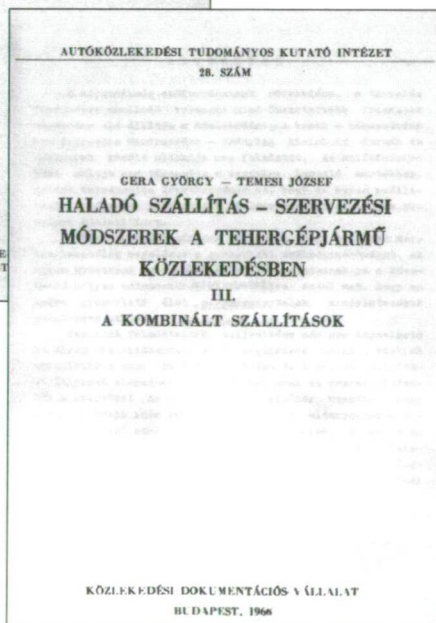
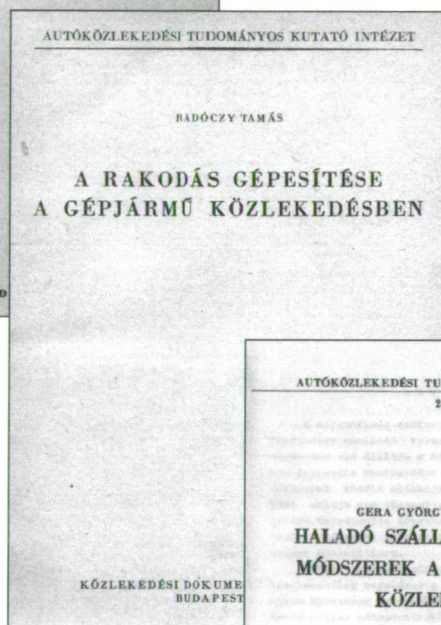
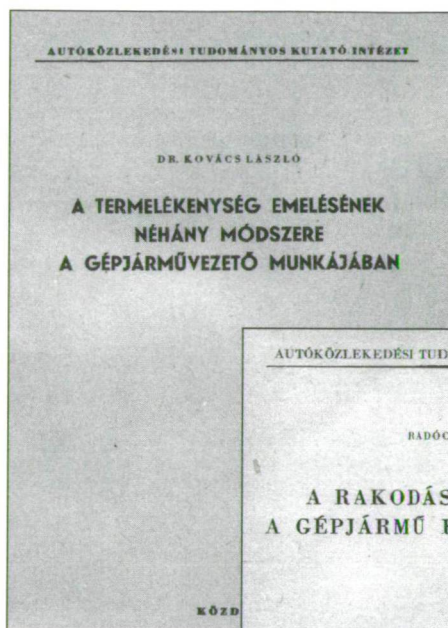
*Nem ok nélkül szorgalmazták a bizonylati fegyelem megszüldését!*



70. ábra  
A pótkocsik alkalmazásának  
lehetőségeit, előnyeit az  
ATUKI ismeretterjesztő  
kiadványban adta közre.



71. ábra  
A fuvaroztatókat különböző  
módszerekkel próbálták a  
gazdaságosabb  
fuvarozásszervezésbe bevonni.



72., 73., 74. ábrák  
A szervezettebb, hatékonyabb  
fuvarozási formák elterjesztését az  
ATUKI kiadványai is segítették.

## A gépjárművezető-képzés története az 1970-es évekig

A belföldi és a nemzetközi közúti közlekedés lebonyolítása, valamint a közlekedés rendje megköveteli, hogy az utakon közlekedő fuvarozók és magánszemélyek országosan azonos ismeretekkel rendelkezzenek, ennek érdekében azonos tantervű oktatásban és képzésben részesüljenek.

Az 1880-as évek végén még az automobil építője vagy a kereskedő mutatta be a gépjármű kezelését, indítását, irányítását, megállítását, ami pár perc alatt megtörtént. Az autót a tulajdonos is vezethette, ők voltak az „úrvezetők”, de az 1890-es évek végére a föld legtöbb országában kialakult egy új foglalkozás, a sofőrség.<sup>1</sup> A sofőrök az uraságok mellett olyan alkalmazottak voltak, mint a szolgák, inasok, cselédek, rájuk is a cselédtörvény vonatkozott. Korabeli feljegyzések szerint az úrvezetők nagyobb szakértelemmel rendelkeztek, mint a sofőrök, a kisebb hibákat el tudták háritani, óvatosabban vezettek és biztonságosabban közlekedtek. A sofőrök az esetek többségében nem ismerték az autó szerkezetét, nagyobb garázsokba, autószalونokba vitték az autót javíttatni, amiért a javítótól borrávalót kaptak.

Budapest utcáin 1895-ben jelent meg az első automobil, 1896-ban pedig az első motorkerékpár. Az újabb „veszedelemmel” kapcsolatban 1899-ben még az szerepelt a belügyminiszternek küldött jelentésben, hogy *„automobil olyan kevés van még Budapesten, hogy hatósági intézkedés is korai lenne még”*. A gépjárművek megjelenésével azonban egyre több probléma jelentkezett a közutakon, és megsaporodtak a balesetek is. Mindezek 1901-ben arra késztették Rudnay Bélát, Budapest rendőrfőkapitányát, hogy kiadja a főváros területére érvényes első autóforgalmi szabályrendeletet. A rendelet 17 pontból állt, többek között kötelezővé tette a jármű üzemképességét és használhatóságát bizonyító forgalmi engedély beszerzését, a gépjárművek számozását és a gépjárművezetői vizsga letételét. A szabályrendelet életbe léptetésével megkezdődtek az adminisztrációs munkák, közzétették a vizsgálatok idejét és megalakították a bizottságokat is. A vezetőjelölteket a rendőrség, a Műegyetem és a Magyar Automobil Club képviselőiből alakult bizottság vizsgáztatta. Jellemző az akkori közlekedési helyzetre, hogy minden esetben a lovaskocsinak kellett elsőbbséget adni, ha pedig a ló nyugtalankodott, az autóval meg kellett állni. Ebben az időszakban 30 autó közlekedett Budapesten. A jogosítványokat 16 lóerő alatt és felett kategóriában adták ki. A vizsgák színhelye a Városliget szélén a Velodrom<sup>2</sup> garázs volt. 1901-ben 71 személy szerezte meg a vezetői igazolványt. Az első rendszámot Eszterházy Mihály gróf Mercedes gyártmányú járműve kapta, az első vezetői igazolványt Faragó István hivatásos gépkocsivezető nyerte el. A vezetői engedélyt csak a fővárosban közlekedőktől követelték meg. Ha valaki vidékről gépkocsival érkezett Budapestre, a vámkapunál felült mellé egy finánc vagy egy rendőr, aki elkísérte a Mosonyi utcai rendőrségre, ahol a vezetőt soron kívül levizsgáztatták, és a gépkocsit rendszármal ellátták. 1910-ben már 937 személyszállító és 110 teherszállító gépjármű közlekedett szerte az országban. A gépjárművek megnövekedett darabszáma szükségessé tette a közúti közlekedés országos szabályozá-

sát, ami az 57000/1910. B.M. rendelettel megtörtént. A szabályrendelet egyes pontjai hamarosan elavultak, sorra jelentek meg a módosítások, a belügyminiszter pedig többször elrendelte a járművezetők és a kocsisok részére a közlekedési szabályok kötelező ismeretét. Ezekben az években és a későbbiekben 1923. november 1-ig keresetszerű, azaz közhasználatú gépjárműfuvarozást az 1884. évi XVII. tc. alapján egyszerű iparigazolvánnyal lehetett végezni, mivel ez a törvény a gépjárműfuvarozás egyik fajtáját sem sorolta fel az engedélyhez kötött iparok között. Az 1922. évi XII. tc. is csak a géperejű teher-, a rendszeres járatú autóbusz és a közterületről induló géperejű gépkocsifuvarozást kötötte iparengedélyhez. Az 1924-ben életbe lépett 91000/1924. K.M. sz. rendelet 1. §-a szerint a közutakon sínpálya nélkül közlekedő gépjárművet csak olyan személy vezethet, aki a megfelelő gépjárművezetői vizsgát sikerrel letette és ennek alapján gépjárművezetői igazolványt kapott (75. ábra).

A rendelet szerint közhasználatra szolgáló személyszállító gépjárművet csak olyan férfi vezethetett, aki életének huszadik évét betöltötte és a megfelelő vezetői igazolvány megszerzése után az ezen alkalmaztatását közvetlenül megelőző öt év alatt legalább két éven át gyakorolta a gépkocsivezetést. A két év gyakorlatot nem kellett igazolniuk azoknak a férfi vezetőknek, akik az állami sofőrtanfolyamot (gépjárművezető tanfolyamot) sikerrel elvégezték, feltéve, hogy a tanfolyam elvégzése és ezen alkalmazásuk között három évnél hosszabb idő nem telt el.

Vezetői vizsgára nem volt bocsátható aki a 18. életévét még nem töltötte be; aki gépjárművek vezetésére való alkalmasságát kizáró betegségében, testi vagy szellemi fogyatékoságban szenved; akire nézve olyan tények voltak megállapítva, amelyek miatt őt gépjármű vezetésére közbiztonsági vagy közrendi okokból megbízhatatlannak kell tekinteni. A vezetői vizsga a gépjárműnél alkalmazott erőforrás és a gépjármű neve szerint különböző volt. A vezetői vizsga csak olyan erőforrással (elektromos, robbanómotor stb.) működő gépjármű vezetésére képesített, amilyen a vizsga tárgya volt és a vezetői igazolvány is csak ilyen gépjármű vezetésére jogosított.

Külön vizsga volt szükséges az alábbi gépjárművek vezetésére jogosító igazolvány megszerzéséhez:

1. motorkerékpár (háromkerekű is),
2. személyszállító gépkocsik (beleértve az üzleti kihordó gépkocsit is, amelynek hasznos terhelése 1500 kg-nál nem nagyobb),
3. teherszállító gépkocsik (beleértve a vontatásra szolgáló gépkocsikat is).

Egy bizonyos nemű gépjármű vezetésére jogosító igazolvány másnemű gépjármű vezetésére nem jogosított. A vezetés megtanulása csakis vezetői igazolvánnyal rendelkező egyén kíséretében és útmutatása mellett történhetett, akit egyben a gépjármű felelős vezetőjének kellett tekinteni.

A városok belső területén és általában a forgalmas utakon a vezetést gyakorolni személyre szóló külön írásbeli engedély nélkül nem volt szabad. Engedélyt az illetékes rendőrhatalóságtól csak azok kaphattak, akik a rendőrhatalóságtól a vezetői vizsga letétel-



ét kérték és arra határidőt kaptak. Az engedély csak a kitűzött vizsga napjáig volt érvényes, és sikertelen vizsga esetén új engedélyt kellett kérni. Tizennyolc éven aluli egyéneknek tilos volt közterületen a vezetést gyakorolni.

A vezetői vizsgára bocsátást Budapesten és a Székesfővárosi M. Kir. Államrendőrségnek ezen kívül való működési területén és a budapesti kerületekre nézve a Székesfővárosi M. Kir. Államrendőrség főkapitányságánál, egyéb helyeken pedig a lakóhely szerint illetékes kerületi szakértő székhelyén lévő elsőfokú rendőrhatóságnál kellett kérni.

A kérvényben meg kellett jelölni a folyamodó nevét, foglalkozást, vallását, lakóhelyét, szakmai képzettségét, nyelvismeretét, és azt, hogy volt-e katonai vezetői igazolványa, milyen hajtóerejű és milyen nemű gépjármű vezetésére kíván képesítést szerezni, kinek az oktatása mellett szerzett vezetési gyakorlatot. Igazolni kellett az életkort és az iskolai végzettséget is. Az oktató a kérvényt szintén aláírta: ezzel igazolta, hogy a folyamodót a legjobb tudása szerint kiképezte és őt a vezetésre képesnek tartja. Végül mellékelni kellett a kérelmezőnek az igazolványba és a nyilvántartó lapra helyezendő 6x6 cm nagyságú „kemény lapra fel nem húzott” fényképet három példányban.

Az elsőfokú rendőrhatóság a kérvény átvétele után gondoskodott a vizsgára jelentkező orvosi vizsgálatáról annak megállapítása céljából, hogy az illető nem szenved-e olyan betegségben, esetleg olyan testi vagy szellemi fogyatékosságban, amely őt a vezetésben gátolja; vagy nem forog-e fenn más kizáró körülmény. Kizáró körülmény megállapítása esetén a hatóság a kérelmet elutasította. Ellenkező esetben a hatóság a vizsga időpontját kitűzte és erről a kerületi hivatalos szakértőt – Budapesten az Országos Autómozgástechnikai Bizottság elnökét – értesítette, aki a bizottság egy rendes tagját a vizsgára hivatalos szakértőül kirendelte.<sup>3</sup>

A rendőrhatóság a vizsga idejét közölte a folyamodóval, aki a vizsgáztatás céljának megfelelő nemű és hajtóerejű gépjárművel volt köteles megjelenni. Ha a szakértő a gépjárművet a vizsgáztatás céljára alkalmatlannak találta, ezt írásban vagy szóban közölte a rendőrhatósággal, és az a fél részére új vizsganapot tűzött ki. Ha a gépjármű ez alkalommal sem felelt meg, újabb vizsganapot csak a díjak újabb befizetése ellenében lehetett kitűzni.<sup>4</sup> Hatnál több vizsgázó egy és ugyanazon gépjárművel ugyanazon alkalommal nem jelentkezhetett. A vizsga műszaki részét a szakértő, a közrendészeti részét a kiküldött rendőrtisztviselő teljesítette. A vizsga sikeres letétele esetén a rendőrhatóság a vezetői igazolványt kiszolgáltatta. A vezetői igazolványban fel kellett tüntetni azt, hogy a vezető milyen üzemrendszerű és milyen nemű gépkocsi vezetésére van kiképezve. Ha a személyszállító gépkocsi vezetésére jogosító igazolvány tulajdonosa teherszállító gépkocsi vezetésére akart jogosítványt szerezni vagy viszont, akkor az új vizsgának csak a gyakorlati részéből kellett vizsgázni (76. ábra). Sikertelen vizsga esetén csak hat hét elteltével lehetett újból vizsgára jelentkezni. A vezetői engedélyt visszavonták, ha az előfeltételek bármelyike megszűnt, vagy ha a vezetői igazolvány adatai a személyazonossággal nem egyeztek. A vezetői igazolványt visszavonó határo-

zat ellen az érdekelt a határozat közlését követő 15 napon belül a belügyminiszterhez fellebbezhetett. A fellebbezésnek nem volt felfüggesztő hatálya.

A kiszolgáltatott vezetői igazolványokról a kiállító rendőrhatalóság nyilvántartást vezetett. Ezenkívül a M. Kir. Államrendőrség budapesti főkapitánysága – mint országos nyilvántartó hatóság – kartoték-nyilvántartást vezetett az ország területén kiadott összes igazolványokról.

A gépjárművezetői vizsga szóbeli és gyakorlati részből állt. Szóbeli vizsgán a gépjármű fő alkatrészeinek általános ismeretét, az üzembiztonság szempontjából fontos alkatrészek ismeretét, a különböző esetekben követendő eljárásokat, valamint a közúti forgalomra vonatkozó helyi és rendőrhatalósági szabályok ismeretét követelték meg (77. ábra).

A gyakorlati vizsga több részből állt:

1. A fékek és a kormány kipróbálása, majd a gyújtókészülék megvizsgálása és a motor beindítása. Egyszerű próbamenet rövid szabad területen (pl. iránybetartás, az útvonalon jelzett akadály kikerülése, hátrafelé vezetés, fordulás keskeny utakon közvetlenül vagy többszöri hátratulatással).
2. Gyenge forgalmú utakon járművek kerülése, előzése, kapun ki- és behajtás, mellékutcába fordulás, vezetés közben dudálás, sebességváltás lehetőleg hegyes-völgyes utakon a különböző sebességek alkalmazásával; a fékek kezelése változó körülmények között.
3. Záróvizsga élénk forgalmú utakon, amely legalább fél óráig tartott, és lehetőleg minden forgalmi viszonylatot tartalmazott (lassúmenet, szabályszerű gyorsmenet, fordulás, irányjelzés, megállás stb.). A vizsga ideje a szakértő véleménye szerint rövidebb is lehetett. A szóbeli vizsgát egyszerre többen is tehettek, de gyakorlatból mindenki külön-külön vizsgázott. A gyakorlati vizsga előfeltétele volt a sikeres szóbeli vizsga. Záróvizsgára is csak az a vizsgázó mehetett, aki a 2. pontban előírt vizsgánál teljes biztonságot, nyugalmat és ügyességet tanúsított.

A gépjárművezetői vizsgánál a vizsgáztatóknak a gépjárművön kellett helyet foglalni, azonban tartózkodni kellett a fölösleges utasítások adásától, figyelmüket inkább arra kellett fordítani, hogy a vezető a különféle helyzetekben kellő nyugalommal és lélekjelenléttel rendelkezik-e, hogy a sebességváltót időszzerűen kezeli-e, a féket helyesen használja-e, a zörejt és füstképzést tudja-e mérsékelni. A vizsga csak akkor volt sikeres, ha a vizsgázó – úgy a szóbeli mind pedig a gyakorlati vizsgán – minden tekintetben megfelelt. A vizsgára jelentkezőkről és a vizsga eredményéről a hivatalos szakértők nyilvántartást vezettek. A vizsga kedvező eredménye esetén a rendőrhatalóság a megfelelő gépjárműre a gépjárművezetői igazolványt csak akkor szolgáltatotta ki, ha időközben nem állt be a vizsgázott megbízhatóságát kedvezőtlenül érintő körülmény. A kiszolgáltatott vezetői igazolványokról a rendőrhatalóságok nyilvántartást vezettek, a vezetői igazolvány megvonása esetén a kiállító rendőrhatalóságot minden esetben értesíteni kellett.

## **A sofőriskolák megalakulása és működése**

A Magyar Automobil Club 1902 elején tartott közgyűlésén már felvetették a sofőr-képzés ügyét is. A klub tagjai és az automobilizmus iránt érdeklődők számára egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy a sofőrképzés felületessége, a vezetők gyakorlatlansága miatt számos baleset adódhat, ezért a sofőrképzés állami ipariskolai oktatását sürgették. Hangsúlyozták, hogy a sofőrképzést csak országos hálózattal, tanulójárművekkel és felkészült oktatókkal lehet megvalósítani. A klub folyamatos ösztönzésére végül 1913-ban megkezdte működését az első állami sofőriskola. Az iskola folyamatos működéséről nincs adatunk, de azt tudjuk, hogy 1935-ben felügyeletét és irányítását a belügyminiszter ügyköréből a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztérium ügykörébe helyezték át (7500/1935. ME. sz. rendelet 3.§. 17. pont.).

Az állami iskolák mellett működő gépjárművezető-képző magántanfolyamok engedélyezését és ellenőrzését is megszigorították (78–83. ábra). Keresetszerűen gépjárművezető képzéssel csak engedéllyel rendelkező személy foglalkozhatott. Az engedélyt a belügyminiszterrel egyetértőleg a kereskedelemügyi miniszter adta ki. A tanfolyammal kapcsolatos főbb előírások 1939-ben az alábbiak voltak:

„Engedély csak annak a nagykorú, büntetlen előéletű és nemzethűség szempontjából kifogás alá nem eső magyar állampolgárnak adható, aki az állami sofőrtanfolyamot sikerrel elvégezte és gépjárművezetői igazolványa, továbbá oktatói igazolványa van, ezenfelül pedig a kiképzéshez közrendészeti és közegészségügyi szempontból kifogás alá nem eső helyiséggel, megfelelő számú oktatóval, végül a gépjárművek kezelésének és vezetésének elsajátításához szükséges eszközökkel (gépjármű, szemléltető tábla stb.) rendelkezik... Az engedély kiadása iránti kérvényt a gépjárműkerület szerinti illetékes elsőfokú rendőrhatalóságnál kell benyújtani. A kérvényben meg kell jelölni a folyamodó nevét, lakását, a tanfolyam helyét, a tanfolyam díját, az oktató nevét...”

Mellékelni kellett még a folyamodó születési anyakönyvi kivonatát, a saját és az oktatók erkölcsi bizonyítványát, az oktatók oktatói vizsgabizonyítványát, a helyiség vázrajzát, az oktatási eszközök jegyzékét és a tanrendet. A rendőrhatalóság a hivatalos szakértővel (Budapesten és a budapesti kerületben az Országos Autószakértő Bizottság kiküldött tagjával) helyszíni szemlét tartott és ennek megtörténte után az iratokat véleményes jelentés kíséretében a kereskedelemügyi miniszterhez felterjesztette.

Az engedély személyre és meghatározott helyiségekre szólt, másra át nem ruházható rendőrhatalósági jogosítvány volt. Ilyen engedélyt jogi személyek csak kivételesen és pedig kizárólag közérdekű intézmények (mezőgazdasági kamara stb.) kaphattak abban az esetben, ha az előírt feltételeknek megfelelő oktatóval rendelkeztek.

Oktató csak az lehetett, aki a már említett személyi feltételekkel rendelkezett és a gépjárműkerület illetékes rendőrhatalósága és a hivatalos szakértő előtt az oktatói vizsgát sikerrel letette.

Az engedélyes, aki a tanfolyamnak csak a „Gépjárművezetőképző Tanfolyam” nevet adhatta, köteles volt a kormányhatóságilag láttamozott tanrendet a helyiségben fel-



tűnő helyen kifüggeszteni és az engedélyben előírt feltételeket pontosan megtartani. Ennek a kötelezettségnek a teljesítéséről az illetékes elsőfokú rendőrhatóság a hivatalos szakértővel együtt köteles volt minél gyakrabban, de legalább negyedévenként meggyőződni. Ha az engedélyes a tanfolyam helyiségén bármilyen változtatást akart végezni, köteles volt ezt a gépjárműkerület illetékes rendőrhatóságánál bejelenteni, aki helyszíni szemle alapján tett javaslatot a kereskedelemügyi miniszternek arra, hogy az átalakítás következtében abban a helyiségben a kiképzés folytatható-e. Az engedélyes az illetékes rendőrhatóságnál az oktatóváltozást is köteles volt bejelenteni. Az új oktatót csak a rendőrhatóság engedélyével alkalmazhatta.

Az oktató helyiségben benzin és egyéb robbanó-, továbbá tűzveszélyes anyag csak az idevonatkozó szabályok szigorú megtartása mellett volt elhelyezhető. Az oktatóhelyiségben dohányozni nem volt szabad.

A tanfolyam hallgatóit nemcsak a gépjárművek szerkezetével, működésével, kezelésével és javításával, továbbá a közlekedésrendészeti szabályokkal kellett megismertetni, hanem a gyakorlati vezetésre és az elsősegélynyújtásra is ki kellett képezni. Egy-egy tanfolyamot tehát addig kellett tartani, amíg a hallgatók az említett ismeretekből alapos kiképzést kaphattak. Az engedélyes a hallgatókról köteles volt nyilvántartást vezetni, amely a hallgatók nevén és lakcímén kívül azt is tartalmazta, hogy a hallgató milyen gyakorlati (hol, hánszor, hány kilométert vezetett) és milyen elméleti kiképzésben részesült. A gépjárművezető-képző magántanfolyamokon kapott látogatási bizonyítvány a közúti forgalomban résztvevő járművek vezetésére még nem jogosított.

A magántanfolyam tartására kiadott engedély visszavonásig érvényes volt. Visszavonták az engedélyt, ha annak bármilyen előfeltétele megszűnt, ha a kiképzés eredménye a szerzett tapasztalatok alapján nem volt kielégítő, vagy ha az engedélyes az engedélyben előírt feltételeket ismételt figyelmeztetés ellenére sem tartotta be.

A kereskedelemügyi miniszter a belügyminiszterrel egyetértésben állami gépjárművezető-képző tanfolyamot tartott fenn. Az állami tanfolyam elvégzése azoknak volt kötelező, akik gépjárműoktatói engedélyt akartak szerezni, és előnyt jelentett azoknak, akik közforgalmú gépjárműveket szándékoztak vezetni.

A már említett 7500/1935. M. E. sz. rendelet részletesen, az akkori követelményeknek megfelelően szabályozta a gépjárművezető-képzést. A rendelet a képző szerv felett álló tanfolyam-bizottság létesítését írta elő azzal a feladatkörrel, hogy ellássa a tanfolyammal kapcsolatos összes feladatot, a szükséges intézkedésekre tegyen javaslatot, és az elfogadott javaslatokat terjessze fel a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszterhez. A tanfolyambizottság elnökből, a tanfolyam igazgatójából és három tagból állt. Az elnököt és a tagokat a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter 3-3 évre nevezte ki, az egyik tagot a belügyminiszter kijelölése alapján. A tanfolyamra történő felvétellel kapcsolatban a tanfolyam-bizottság köréből alakított háromtagú albizottság határozott.

A tanfolyam személyzete az igazgatóból, az előadók közül, a gondnokból, a művezetőből és az oktató gépjárművezetőkből állt. Az igazgatónak és a műszaki tárgy előadói-

nak gépészmérnöki, a közlekedésrendészeti tárgy előadójának jogi vagy államtudományi képesítéssel kellett rendelkezniük.

Az igazgatót, az előadókat és a gondnokot a miniszter nevezte ki három évre, a műhelygyakorlatokat vezető művezetőket és a gyakorlati oktatókat az igazgató alkalmazta. A szabályzat azt is kimondta, hogy „automobil- gyárosok, kereskedők, üzemek és javítóműhelyek tulajdonosai és alkalmazottai e munkakörökbe nem nevezhetők ki”.

A szabályzat megkülönböztetett rendes hallgatót, aki a KRESZ-ben előírt feltételeken túl írni és olvasni tudott, és rendkívüli hallgatót, aki a tanfolyamnak csak meghatározott részén – pl. csak vezetési gyakorlaton – vett részt.

A szabályzat azt is előírta, hogy a tanfolyamokat kellő időben és alkalmas helyen meg kell hirdetni, és ha elegendő hallgató nem jelentkezik, a tanfolyamot el kell halasztani.

A kiképzés elméleti és gyakorlati oktatásból állt.

Az elméleti oktatás tantárgyai és óraszámai:

Műszaki rész: 40 óra

Közlekedésrendészeti rész: 8 óra

Tűzrendészet: 2 óra

Elsősegélynyújtás baleseteknél: 6 óra

A gyakorlati oktatás tantárgyai és óraszámai:

Műhelygyakorlati oktatás: 24 óra

Vezetési gyakorlat: 10-12 esetben 1-1 óra

Nem volt kötelező az előkészítő műhelygyakorlat, ami 83 óra volt.

A tanfolyamra történő felvételt a tandíj befizetése után bélyeggel ellátott kérvényben kellett kérni. Akit az albizottság a tanfolyamra nem vett fel, a befizetett díjakat és okmányait a gondnoknál vehette át. Az a hallgató, aki tíz óránál többet igazoltan vagy igazolatlanul mulasztott, záróvizsgát nem tehetett, de joga volt hat hónapon belül a következő tanfolyamra fél tandíj befizetése mellett ismét jelentkezni. Pótvizsgát két hét után lehetett tenni, és azt legfeljebb háromszor lehetett megismételni.

A hallgatók a tanfolyam elvégzéséről és a záróvizsga sikeres letételéről bizonyítványt kaptak, aminek alapján az illetékes első fokú gépjárműkerületi rendőrhatalóságnál gépjárművezetői igazolvány kiállítását lehetett kérni.

A második világháború után a 13450/1948. korm. sz. rendelettel szabályozták újból a gépjárművezető-képzést. A képzés színvonalának emelése érdekében kiadott rendelet szabályozta:

- a gépjárművezető-jelöltek kiképzését,
- a gépjárművezetői vizsgáztatást,
- a gépjárművezetők szakmai továbbképzését,
- a közhasználatú gépjárművezetői, illetve oktatói vizsgáztatást,
- a garázmester-jelöltek kiképzését és képesítését.

A rendelet kimondta, hogy a felsorolt feladatok ellátásához szükséges alap-, közép- és felsőfokú, illetőleg különleges tanfolyamok létesítése, fenntartása és megfelelő vizsgabizottság szervezése az Állami Autóműszaki Intézet feladata. A rendelet kimondta, hogy az Intézet a szükséghez képest budapesti székhelyén kívül is köteles alapfokú tanfolyamok szervezéséről és a vizsgáztatásról gondoskodni.

A kormányrendelet a korábbi egyfokú képzés helyett háromfokú képzést vezetett be:

- az alapfokú képesítéssel közhasználatú gépjárművezetői alkalmazást nem lehetett vállalni, magánhasználatú gépjárművezetői alkalmazás is csak az első két évben volt vállalható.
- Középfokú tanfolyamot végzett és sikeres vizsgát tett gépjárművezető bizonyítványa egyenlő értékű volt a segédlevéllel. Az elsőfokú rendőrhatalóság az ilyen bizonyítvánnyal rendelkező részére eltérő gépjárművezetői igazolványt adott ki. Az elsőfokú iparhatóság pedig munkakönyvet állított ki „képesített gépjárművezető” megjelöléssel. Közhasználatú gépjárművállalat létesítésére is csak ilyen munkakönyvvel rendelkező gépjárművezető kapott engedélyt.
- A felsőfokú tanfolyamot végzett és sikeres vizsgát tett gépjárművezető részére kiállított bizonyítvány egyenlő értékű volt a mesterlevéllel. Ez a bizonyítvány volt szükséges a gépkocsiszin (garázs-) ipar gyakorlásához.<sup>5</sup>

A rendelet gépjárművezető-képző magántanfolyam létesítésére újabb engedély kiadását megtiltotta és a meglévő engedélyesek működését is erősen korlátozta.

A kormányrendelet alapján a közlekedésügyi miniszter az Állami Autóműszaki Intézet szervezeti szabályzatát 7000/1949. (III. 3.) Közl. M. szám alatt adta ki. A szabályzat szerint az intézetet ügyvezető igazgató vezette a műszaki igazgató segítségével. Az oktatási feladatokat az előadók, a művezető és az oktató gépjárművezetők látták el. A képzés és a továbbképzés céljára alapfokú, középfokú, felsőfokú és különleges tanfolyamokat indítottak (84. ábra).

Az alapfokú és középfokú tanfolyamok tantárgyai és óraszámai az alábbiak voltak:

Tantárgy	Alapfokú tanfolyam	Középfokú óraszám:
Műszaki elmélet és bemutatás	46	30
Közlekedésrendészeti elmélet és bemutatás	12	12
Gépjármű közigazgatási ismeretek	–	5
Műhelygyakorlat	24	60
Gyakorlati gépjárművezetés	15	–
Elsősegélynyújtás	6	3
Tűzrendészeti ismeretek	2	–
Világtechnikai ismeretek	10	10
Filmbemutató	3	3

A felsőfokú tanfolyam tantárgyai és óraszámai az alábbiak voltak:

Motor- és gépkocsiismeret	30 óra
Kenő- és üzemanyagismeret	18
Autóelektromosság	25
Szervizgyakorlat	30
Garázsgyakorlat	20
Garázsvezetés és ügykezelés	30
Tűzrendészeti ismeretek	6
Világítási ismeretek	10
Filmbemutató	3

Különleges tanfolyam keretében propán-bután gáz, generátor-üzemű gépjárművezetői stb. tanfolyamokat szervezettek.

Az alapfokú tanfolyam hallgatása alól felmenthető volt az, aki motorkerékpár-vezetői vizsgát akart tenni, valamint az a személygépkocsi-vezetőjelölt, aki saját gépkocsival rendelkezett, vagy igazolta, hogy a személygépkocsi vezetését a munkahelyén elsajátította, vagy arra szülője, testvére, gyermeke oktatta, vagy tehergépkocsi vezetésére jogosító gépjárművezető engedélye volt, vagy a lakóhelye szerint illetékes gépjárműkerületi első fokú rendőrhatalóság területén az Intézet három hónapon belül nem szándékozik alapfokú tanfolyamot szervezni. Ez a felmentési kötelezettség másfél évig volt érvényben. A 7700-457/1950. (IX. 30.) KPM. sz. rendelet a tanfolyam hallgatása alóli felmentést motorkerékpár esetében csak indokolt esetben, kivételesen, személygépkocsi esetében pedig csak rendkívül indokolt esetben tette lehetővé. Utóbbi esetben akkor, ha a felmentést kérő igazolta, hogy a személygépkocsi vezetését a munkahelyén vagy egyéb módon elsajátította, vagy tehergépkocsi vezetésére jogosító gépjárművezetői igazolványa volt.<sup>6</sup>

A középfokú tanfolyamra történő felvételhez többek között bizonyos idejű gépjárművezetési gyakorlat igazolása és sikeres felvételi vizsga is szükséges volt.

A szabályzat a rendkívüli hallgatók gyakorlati gépkocsivezetői kiképzését nem tette lehetővé.

A vizsgán nem kellett minden tantárgyból vizsgázni. Például az alapfokú vizsga elméleti tárgyai közül a műszaki és a közlekedésrendészeti ismeretekből, a gyakorlati részben a gépjárművezetésben való jártasságból kellett vizsgát tenni.

Aki a tanfolyam előadásairól illetve gyakorlatairól tantárgyanként három órát, összesen pedig tíz órát igazoltan vagy igazolatlanul távolmaradt, csak újabb tanfolyam hallgatása után volt vizsgára bocsátható. A részben sikertelen vizsgát két hét, az egészen sikertelen vizsgát négy hét elteltével lehetett újabb tanfolyam meghallgatása nélkül, legfeljebb háromszor megismételni (85–87. ábra).

Ezek a jogszabályok az idők folyamán elavultak. Hosszú előkészítés után jelent meg a 11/1969. (II. 27.) Korm. sz. rendelet, ami 1969. július 1-én lépett hatályba a

13450/1948. Korm. sz. rendelet egyidejű hatályon kívül helyezésével. A rendelet felhatalmazta a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a gépjárművezetők képzésének módját és a gépjárművezetői vizsgát szabályozza. Kimondta a rendelet, hogy a gépjárművezetői tanfolyamra a felvételt, valamint a gépjárművezetői vizsgára bocsátás feltételeit a közlekedés- és postaügyi miniszter a belügyminiszterrel, a tanfolyamok és a vizsga díját a pénzügyminiszterrel egyetértésben állapítsa meg.

A kormányrendelet alapján jelent meg a gépjárművezető-képzésről és vizsgáztatásról szóló 2/1969. (II. 27.) KPM. sz. rendelet.

A rendelet fontosabb intézkedései voltak:

- megszűnt a hivatásos és nem hivatásos gépjárművezető közötti különbség. A közúti forgalomban résztvevő gépjárművezetők között nem lehet ilyen különbséget tenni, mindenkinek kötelessége a közlekedési szabályok maradéktalan betartása, az óvatos, előzékeny, a forgalom többi résztvevőinek az érdekeit is szem előtt tartó vezetés, az emberi élet és a testi épség, valamint a társadalmi és személyi tulajdon megvédése. A rendelet lényeges része, hogy a gépjárművezető-képzést teljesen összhangba hozza a vezetői engedéllyel, a vezetői engedélyben feltüntetett járműkategóriákkal, s ezzel a vezetési jogosultság elvi alapjait is tisztázta.
- Megszüntette a régebbi közép- és felsőfokú gépjárművezetői vizsgákat és tanfolyamokat. Ennek az volt a legfőbb indoka, hogy a gépjárművezetők között a forgalomban nincs „alapfokú” vagy „középfokú” gépjárművezető. A felsőfokú (garázsmeisteri) tanfolyam és vizsga megszüntetésének az volt az oka, hogy a garázsmeister nem gépjárművezető, hanem lényegében műszaki tisztviselő, így képzése nem a gépjárművezető-képzés feladata.
- Számolt a gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatott dolgozók továbbképzésével is, és ennek érdekében gépjárműkezelő-továbbképző tanfolyam és vizsga szervezését rendelte el.

A rendelet annak érdekében, hogy a gépjárművezetői vizsgára csak kellő ismeretekkel és gyakorlattal rendelkező személy jelentkezhesen, a vizsgára bocsátás előfeltételéül szabta meg a kiképzés igazolását (tanfolyam elvégzése vagy tanfolyamon kívüli kiképzésben való részvétel).

A rendelet a gépjárművezető-képzés színvonalának biztosítása érdekében megfelelő keretrendelkezéseket tartalmazott a tanfolyamok tantervére, az alkalmazott tankönyvekre, az oktatók képesítésére és képzettségére. A tanfolyamra való felvétel, illetve a vizsgára bocsátás előfeltételeként írta elő a rendelet a 8 általános iskolát, illetve az 1930. január 1. előtt születettek esetén a 4 általános (elemi) iskolai végzettséget. A tapasztalat szerint a minimális iskolai végzettséggel sem rendelkező személyek tanulmányi eredményei olyan rosszak voltak, hogy ezeket a személyeket nem volna indokolt a forgalomba engedni.

A jogosítvány megszerzésével kapcsolatban az életkor – 18 év – nem változott. („D” járműkategóriában 21 év, „E” járműkategóriában 20 év). Jelentős újítása volt a rende-

letnek, hogy a „C” járműkategóriára érvényes vezetői engedély nem szerezhető meg a „B” kategória nélkül, hanem csak az után vagy azzal egyidejűleg. A rendelet 1969. december 31-i határidővel előírta, hogy a gépjárművezetés oktatása „B” és „C” kategóriába tartozó gépjárművek esetén csak olyan gépkocsival történhet, amely az oktató által kezelhető lábfékekkel (pótfékekkel) is el van látva.

A KPM a gépjárművezetői vizsgák lebonyolítására Gépjárművezetői Vizsgabizottságot hozott létre. A rendelet egyik legfontosabb újítása az volt, hogy a gépjárművezetői vizsgát (annak vezetési gyakorlati részét) általános forgalmi viszonyok között kellett megtartani.

A rendelet alapján indítható tanfolyamok és azok óraszámja az alábbi volt:

„A” kategóriába tartozó gépjárművek (motorkerékpárok) vezetői tanfolyama – 70 óra;  
„B” kategóriába tartozó gépjárművek (személygépkocsik és 3500 kg összsúlyt meg nem haladó tehergépkocsik) – 132 óra;

„C” kategóriába tartozó gépjárművek (3500 kg összsúlyt meghaladó tehergépkocsik) – 116 óra;

„B” és „C” járműkategóriába tartozó járművek egyesített tanfolyama – 160 óra;

„D” járműkategóriába tartozó gépjárművek (autóbuszok) vezetői tanfolyama – 120 óra;

„E” járműkategóriába tartozó gépjárművek (pótkocsis szerelvények) vezetői tanfolyama – 84 óra;

Mezőgazdasági vontatóvezető tanfolyam – 114 óra;

Traktorvezetői tanfolyam – 47 óra;

Különleges gépjárművezetői tanfolyam – 84 óra;

Gépjárműkezelői tanfolyam – 72 óra;

Gépjárműkezelői továbbképző tanfolyam – 160 óra.

A gépjárművezető-képző tanfolyamokkal kapcsolatos 2/1969. (II. 27.) KPM. sz. rendeletet módosította és kiegészítette az 1/1971. (I. 26.) KPM. sz., a 11/1971. (XII. 30.) KPM. sz. és 15/1972. (Közl. Ért. 19.) KPM. sz. rendelet.

A rendelet pontosan körülírta, hogy ki vehető fel, illetve ki részesülhet gépjárművezető-képző képzésben:

- a) aki a tanfolyam, illetve a képzés megkezdésének időpontjában a 18. évét betöltötte, kivéve, ha e rendelet másként rendelkezik,
- b) aki legalább 8 általános, ha pedig 1930. január hó 1. napja előtt született, legalább 4 általános (elemi) iskolai végzettséggel rendelkezik,
- c) aki gépjármű vezetésére orvosi szempontból, valamint a belügyminiszter által megállapított közbiztonsági követelmény szempontjából alkalmas.

A rendelet szerint a „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgára előkészítés céljából házastársát, egyeneságbeli rokonát, testvérét, egyeneságbeli

rokonának házastársát és házastársának egyeneságbeli rokonát oktathatja az, akinek legalább két évi gépjárművezetői gyakorlata, vagy legalább három év óta „B” járműkategóriára érvényes vezetői engedélye és saját tulajdonát képező személyautója van, feltéve, hogy az 1. sz. ellenőrző lapja megvan.

Magánszemély a közlekedés- és postaügyi minisztertől engedélyt kaphatott arra, hogy az „A”, illetve „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgára előkészítő oktatást végezzen.

A rendelet szerint az „A” és az „E” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgára, valamint a traktor és különleges gépjárművezető vizsgára önképzés útján is fel lehetett készülni.

A rendelet részletesen szabályozta a „C”, „D” és „E” kategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek képzési feltételeit is.

A rendelet előírta, hogy

- a gépjárművezetés tanulása során a gépjármű felelős vezetője az oktató;
- az oktatás alkalmával a gépjárműben az oktatón és a tanulókon kívül csak az oktatást ellenőrző személyek foglalhatnak helyet. Az oktatás során a gépjárművet egyébcélra (pl. áruszállításra) nem szabad használni. Ez a rendelkezés nem zárja ki a gépjárműnek vezetési gyakorlat érdekében szükséges megterhelését;
- a tanfolyam vezetője a gépjárművezető-képző tanfolyamról kizárhatta azt a hallgatót, aki az oktatás rendjét súlyosan vagy figyelmeztetés esetén ismételten megsértette.

A vizsgatárgyakat, a vizsgáztatás rendjét és a vizsgabizottság összetételét a belügyminiszter meghallgatása után a közlekedés- és postaügyi miniszter állapította meg.

A vezetési gyakorlati vizsgát általános forgalmi viszonyok között az alábbiakban felsorolt járművekkel lehetett letenni:

- az „A” járműkategóriába tartozó járművek vezetőinek a vizsgája kétkerekű motorke-rekpárral,
- a „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája mechanikus tengelykapcsolóval és sebességváltóval felszerelt személyautóval vagy legfeljebb 3500 kg összsúlyú teherautóval,
- a „C” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája legalább 3500 kg hasznos teherbírású teherautóval,
- a „D” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája legalább 30 személy befogadóképességű autóbusszal,
- az „E” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a vizsgája legalább 2500 kg hasznos teherbírású pótkocsival összekapcsolt teherautóval vagy legalább 6000 kg hasznos teherbírású nyergesvontatóval, illetőleg – amennyiben a jelölt „D” járműkategóriára érvényes vezetői engedéllyel rendelkezett – pótkocsis autóbusszal,
- mezőgazdasági vontatóvezetői vizsga a hasznos teherbírásnak legalább a feléig megterhelt nehéz pótkocsival összekapcsolt mezőgazdasági vontatóval,

- traktorvezetői vizsga bármilyen traktorral,
- különleges gépjárművezetői vizsga a megfelelő járműcsoportba tartozó különleges gépjárművel,
- testi fogyatékoságban szenvedő személy a szokásostól eltérő kezelő berendezéssel ellátott olyan gépjárművel, amelyet vezetni kívánt.

A gépjárművezető-képzés alapjait lerakó jogszabályok, amelyek 1949-ben és az 1950-es években jelentek meg, az idők folyamán változtak, elavultak. Magyarország területén 1953-ban még összesen 9437 gépjármű volt üzemben és azok közül csak elenyésző mennyiség volt magántulajdonban. A gépjárművezetők képzését ekkor a Magyar Autóklub az Autóközlekedési Tanintézettel (ATI) kooperálva oldotta meg. (A KPM Autóközlekedési Tanintézet szervezetét és ügyrendjét a 3/1965. (Közl. Ért. 1.) KPM. sz. utasítás írta elő.) Az Autóklub szervezte a tanfolyamokat, elvégezte a magánautósok elméleti képzését, a tanulók az ATI gépkocsijaival gyakorolták a vezetést és a vizsgabizottság előtt vizsgáztak. Ez a rendszer lényegében 1969-ig érvényben volt. Az átszervezésre hosszas előkészítés után a gépjárművezetés iránti érdeklődés rohamos emelkedése miatt került sor. A balesetek számának csökkentése érdekében a kötelező gyakorlati órák számát 30 órára emelték, ami újabb oktatók bevonását is maga után vonta.

1969. május 1-én lépett hatályba a 19/1969. (Közl. Ért. 14.) KPM. sz. utasítás, és ezzel egyidőben hatályát veszítette a KPM Autóközlekedési Tanintézetének szervezetéről és ügyrendjéről szóló 3/1956. (Közl. Ért. 1.) KPM. sz. utasítás. Az utasítás a „Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Tanintézete” elnevezést Autóközlekedési Tanintézetre változtatta. A Tanintézet közvetlen felügyelete és irányítása a KPM Autóközlekedési Főosztályának hatáskörébe tartozott. Az Autóközlekedési Tanintézet működésével kapcsolatos kiadásokat és bevételeket a KPM költségvetésében kellett előirányozni.

A Magyar Autóklub elnöksége az átszervezés keretében létrehozta Oktatási Osztályát és a gépjárművezető-képzés saját központját. A képzést 17 oktatóval és 17 gépkocsival indították meg és a gyakorlati oktatás a XI. kerületben lévő Fejér Lipót utcai központban történt. Az 1970-es évek elején a Magyar Autóklub felügyelete alatt Szombathelyen, Sopronban, Győrött, Szegeden, Székesfehérváron, Pécsen, Kecskeméten és Békéscsabán működtek iskolák. Az oktatás Budapesten 44, vidéken 30 gépkocsival történt. Miskolcon és Gyöngyösön a gépjárművezetést tanulók saját kocsijukon tanulhattak.

A gépjárművezető-képzésről és vizsgáztatásról szóló 2/1969. (II. 27.) Korm. sz. rendelet 1. §-ában foglalt felhatalmazás alapján a 7/1971. (VIII. 27.) KPM. sz. rendelettel a közlekedés- és postaügyi miniszter az alábbiakat rendelte el: (kivonat)

„A közlekedés- és postaügyi miniszter engedélyével legalább négy, legfeljebb húsz taggal gépjárművezetőképző munkaközösség alakulhat és működhet. A munkaközösség a KPM felügyelete alatt működő jogi személy.



A munkaközösség tagja az a büntetlen előéletű állampolgár lehet, akinek érvényes vezetői engedélye, valamint oktatói bizonyítványa van és megvan az 1. számú ellenőrző lapja is...

A munkaközösség tagja az oktatói tevékenységet akár főfoglalkozásként, akár munkaviszonya mellett kiegészítő foglalkozásként elláthatja.

A munkaközösségből ki kell zárni azt a tagot, aki bármely büntett miatt végrehajtandó szabadságvesztés büntette, illetőleg oktatói tevékenysége körében, vagy ittas állapotban való gépjárművezetéssel elkövetett büntett miatt bármilyen büntetésre jogerősen elítéltek.

A munkaközösségből ki lehet zárni azt a tagot, aki

- az oktatói tevékenységére vonatkozó rendelkezéseket súlyosan vagy figyelmeztetés ellenére ismételten megszegi,
- az oktatói tevékenységgel vagy a munkaközösségi tagsággal össze nem egyeztethető magatartást tanúsít.

A munkaközösség legfőbb szerve a taggyűlés.

Taggyűlést a szükségnek megfelelően, illetőleg a tagok egyharmadának írásbeli kérésére, de legalább hat hónaponként kell tartani.

A taggyűlés határozatképes, ha azon tagok a háromnegyed része megjelent.

A munkaközösség a gépjárművezető tanfolyamok közül az „A” és a „B” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek a tanfolyamait rendezheti meg. A munkaközösségnél a tanulók személyi adatait és a képzettségükre vonatkozó adatokat tartalmazó nyilvántartást kell vezetni...”

A gépjárművezetői tanfolyamra jelentkezők várakozási ideje változó volt. Budapesten előfordult, hogy a jelentkezőnek 8-10 hónapot kellett a beiskolázásra várni. Sok esetben az oktató hiánya miatt nőtt meg a várakozási idő, amin az Autóklub úgy próbált segíteni, hogy soron kívül szervezett oktatói tanfolyamot. Az Autóközlekedési Tanintézet 1972-ben a közületi személygépkocsi-állomány csökkentése során felszabaduló gépkocsivezetők részére szervezett gyakorlati oktató tanfolyamot. A tanfolyam időtartama hét hét volt. Az előadásokat hetenként három alkalommal az esti órákban tartották. A tanfolyamot sikeresen elvégző hallgatók az ATI budapesti és vidéki iskoláinál, a Magyar Honvédelmi Szövetségnél (MHSZ) és a Magyar Autóklubnál kaphattak gépkocsivezető szakoktató állást. A Magyar Honvédelmi Szövetség bekapcsolódása a gépkocsivezetők képzésébe elsősorban azt a célt szolgálta, hogy a sorállományú katonák még a bevonulásuk előtt megtanuljanak gépkocsit vezetni.<sup>8</sup> A képzés költségeinek nagy részét a Honvédelmi Minisztérium magára vállalta. Az 1970-es évek közepétől a sorkötelesek képzésén túl a magánszemélyek „B” járműkategóriás alapképzésében is nagy szerepet vállalt az MHSZ.

A Gépjárművezetői Vizsgabizottság fokozatosan bevezette a tesztrendszerű vizsgáztatást<sup>9</sup>, amit 1971. február 1-től a személy- és tehergépjárművezető jelöltek „Szerkezeti és üzemeltetési ismeretek” c. tantárgyára is kiterjesztettek.<sup>10</sup>

A Vizsgabizottság 1971-ben kilencezer vizsga tapasztalata alapján elemezte a bukások okait. A személyautó gyakorlati vezetési vizsgán a jelöltek 27 %-a megbukott. Nagyrészüket már a rutinvizsgán megbuktatták, aminek oka elsősorban a gyakorlatlanság, a figyelmetlenség, az elsőbbségadás elmulasztása és a helytelen vezetési technika volt<sup>11</sup> (88. ábra).

Még ebben az évben Fejér megyében a rendőrkapitányság, az Autóklub és a Balesetelhárítási Tanács a hivatásos, valamint a magángépkocsi-vezetők részére kéthetes KRESZ tanfolyamot rendezett. A hallgatók a tanfolyam elvégzése után önként vizsgázhattak. A vizsgán kiderült, hogy nagyon sok régi jogosítvánnyal, gyakorlattal és rutinnal rendelkező gépjárművezetőnek is gondot okozott egy-egy alapvető tábla gyors felismerése vagy valamilyen fontos szabály meghatározása. Ennek az akciónak az is célja volt, hogy a régi gyakorlattal rendelkező gépkocsivezetőkkel megértessék: a nagy rutin ellenére is szükség van arra, hogy a közlekedési szabályokat újra és újra átismételjék, lépést tartsanak a változásokkal, a forgalom fejlődésével.

A megyében több mint tízezer csatlakoztak az akcióhoz, Az eredményesen vizsgázók gépjárműveikre tűzhető szép plakettet kaptak.<sup>12</sup> A fővárosban 1971. november közepén a Fővárosi Közüti Balesetelhárítási Tanács, a Hazafias Népfront Budapesti Szervezete, valamint a TIT budapesti szervezete ismét megindította 16 részes előadássorozatot a gépkocsivezetők részére. A tanfolyamon vezetéstechnikai, közlekedérendészeti, jogi, műszaki, egészségügyi témák voltak, a részvételi díj 50 forint volt.<sup>13</sup>

Az Autóközlekedési Tanintézet keretében 1972. január 1-én megalakult a budapesti iskola. Ezzel egyidőben a Pest megyei iskolát ezzel az iskolával összevonták. Az új budapesti iskola a fővárosi és Pest megyei gépjárművezető jelöltek képzésével, továbbképzésével, valamint a szaktanfolyamok szervezésével és lebonyolításával foglalkozott.<sup>14</sup>

A vizsga és javítóvizsga díjai az 1970-es évek elején az alábbiak voltak:

	„A”	„B”	„C”	„B” és „C”
	Járműkategória (forint)			
A tanfolyam díja	300	1600	2100	3200
Vizsgadíj	150	200	200	300
Javítóvizsga elméleti tárgyaként	25	25	25	25
Vezetési gyakorlatból	100	150	150	150

A gépkezelői tanfolyam díja 320 forint, a vizsgadíj 60 forint, a javítóvizsga tantárgyaként 50 forint volt.

Az „A”, „B” és „C” járműkategóriába tartozó gépjárművek vezetőinek és a gépjárműkezelők egyesített vizsgadíja 400 forint volt.

1973-ban jelent meg a 14/1973. (Közl. Ért. 14.) KPM sz. utasítás, amely hatályon kívül helyezte a 19/1969. (Közl. Ért. 14.) KPM sz. utasítást, és az Autóközlekedési Tanintézet feladatává tette:

- a) a gépjárművezetők képzését és továbbképzését,
- b) a gépjárművezető és karbantartó szakmunkások képzését és továbbképzését,
- c) a gépjármű-ügyintézők képzését és továbbképzését,
- d) az oktatók képzését és továbbképzését,
- e) a közúti közlekedéssel kapcsolatos, feladatkörébe utalt egyéb képzési tevékenység ellátását,
- f) a képzés fejlesztése érdekében korszerű oktatási módszerek, szemléltető eszközök kidolgozását,
- g) a közúti közlekedéssel kapcsolatos oktatási, nevelési módszerekre és eszközökre, különösen az állami (óvodai, általános és középiskolai) oktatás keretében végzett közúti közlekedésre nevelés fejlesztésére javaslatok kidolgozását.

Erre azért volt szükség, mert a gépjárműállomány gyors ütemű növekedése az oktatás iránti igényt megsokszorozta, és erre a képzésben érdekelt szervek nem voltak kellően felkészülve. A képzés irányításában és végrehajtásában részt vettek a hatóságok, az intézmények, a társadalmi szervek, a vállalatok, a magánvállalkozók és a magánszemélyek.<sup>15</sup> A magángépkocsi-vezetők képzése szinte észrevétlenül átkerült a magánoktatók kezébe. Az említett szervek munkájának párhuzamossága és átfedése, a képzés színvonalának emelése és tartalmának országos egyesítése, a magánképzés felszámolása és a vizsgáztatás objektívabbá tétele ösztönözte arra a KPM illetékeit, hogy a hiányzó kapacitás fedezésére létre kell hozni az ATI felügyelete és ellenőrzése mellett működő gépjárművezető-képző munkaközösségek országos hálózatát.

Ezzel az intézkedéssel az 1970-es évek közepére helyreállt az egyensúly a forgalmi viszonyok szabta igény és az oktatott anyag között, és a jelölteket nemcsak a gépkocsi vezetésére, hanem a közlekedésre is oktatták.

## Jegyzetek

- [1] „Chauffeur (fr.) – „Sofför” a. m. fűtő. Ma általában így nevezik az automobilek vezetőit. A sofförnek a vezetésen kívül értenie kell az automobile gépi és egyéb felszerelésének kisebb javításához is. Hozzáértését a rendőrség egy különféle hatóságokból alakított vegyes bizottság előtt sikeresen kiállott vizsga alapján kiadott fényképes igazolványban ismeri el. Ezen igazolvány nélkül automobile közutakon vezetni tilos...” Révai Nagy Lexikona. IV. k. Budapest, 1912.
- [2] Velodróom (fr.) = kerékpárpálya, kerékpár versenypálya.
- [3] A gépjárművek és a gépjárművezetők vizsgáztatására Budapesten szervezett Országos Automobileszakértő Bizottság mérnöki képesítéssel, gyakorlati szakismerettel és a vezetésben jártassággal rendelkező elnökből, ugyanilyen képzettségű öt rendes és a szükséghez képest kinevezett pótagból és a jegyzőből állt. A bizottság elnökét és öt rendes tagját, ezek közül egy rendes tagot a Királyi Magyar Automobile Club meghallgatása mellett, továbbá a szükséges pótagokat a kereskedelmi miniszter nevezte ki. Gépjárműgyárosok és

gépjárműkereskedők vagy ezek alkalmazottai szakértők nem lehettek. A kinevezés három évre szólt, de a kinevezettet hamarabb is fel lehetett menteni, vagy a három év elteltével újból kinevezhető volt.

- [4] A gépjárművezető vizsgáért járó díjat az Országos Automobilszakértő Bizottság javára postatakarékpénztári befizetési lappal előzetesen kellett befizetni és a befizetési lap „Elismervény” szelvényét a vonatkozó kérvényhez kellett csatolni.

	Vizsgadíjak összege 1926-ban (pengő)	Ebből a rendőrség részére átutalt összeg (pengő)
Sikeres gépjárművezető tanfolyam vizsgadíja	13,60	2,50
Gépkocsivezetői vizsgára jelentkezés díja	20	3
Motorkerékpár vizsgára jelentkezés díja	13,60	2
Megismételt gépkocsivezetői vizsgadíj	12	3
Megismételt motorkerékpárvezetői vizsgadíj	6	1

- [5] A 13450/1948. (1949. I. 8.) Korm. sz. rendelet akkor is érvényben volt, amikor az egységes állami szakmunkásvizsga bevezetésre került. A 70/1958. (XII. 29.) Korm. sz. rendelet, illetve ennek felhatalmazása alapján kiadott 2/1959. IV. 10. Mü. M. sz. rendelet mellékleteként közzétett országos szakmunkásképzési jegyzékben felsorolt szakmákból lehetett szakmunkásvizsgát tenni, és az a hivatalos álláspont alakult ki, hogy a gépkocsivezető nem tekinthető szakmunkásnak. A Magyar Népköztársaság Legfelsőbb Bírósága 1963. május 30-án hozott PF. IV. 20 517/1963/20. sz. ítéletében kimondta, hogy a középfokú tanfolyamot végzett és sikeres vizsgát tett gépkocsivezető szakmunkásnak minősül. (Közlekedési Közlöny: 1963/32. szám. VIII. 11.)
- [6] 1955-ben a vonatok vezetőinek nagy része nem rendelkezett gépjárművezetői igazolvánnyal, mégis számtalan esetben vettek részt a közúti forgalomban, veszélyeztetve a forgalom biztonságát. Az Autóközlekedési Főigazgatóság ezért engedélyezte a tíz tonnán aluli vonatok vezetőinek tanfolyam nélküli vizsgáztatását. A vizsgán közlekedésszabályokról, gyakorlati vezetésről és műszaki ismeretekről kellett megfelelő eredményt elérni és a vizsgázó ennek alapján rendes gépjárművezetői jogosítványt kapott. (KK. 1955/8. szám, II. 20.)
- [7] Közlekedésügyi Értesítő: 1969/9, szám. III. 29. és 1971/23, szám. IX. 30.
- [8] Az MHSZ gépjárművezető-képző iskoláin 365 órás tanfolyam keretében „A”, „B” és „C” gépjármű-kategóriák vezetésére érvényes gépjárművezető-bizonyítványt szerezhettek a sorköteles fiatalok, ami gépjárművezetői állás betöltésére azonnal képesítette őket. Bevonulás után a hadseregben újabb 160 órás szakkiképzésben részesültek. A két tanfolyamon közel 525 órát tanultak, 1500 kilométert vezettek, és csak ez után ülhettek önállóan a kormánykerék mögé. A katonai szolgálat ideje alatt, újabb 210 órás továbbképzésben részesültek. A hadsereg a gépjármű-vezetők részére szakmai versenyt is rendezett, amin I., II. és III. osztályú minősítést és az ezzel járó jutalmat lehetett elnyerni.
- [9] Az 1970-ben megjelent Közlekedési ismeretek című tankönyv arról tájékoztatta a vizsgázót, hogy „a vezetői vizsga „teszt” rendszerben kerül lebonyolításra. Ez azt jelenti, hogy Ön egy 25 kérdést tartalmazó teszt lapot húz, amelyen szöveges és ábrás kérdések szerepelnek... Ez a vizsgáztatási rendszer megkíméli a magolástól... Nem kell félnie a vizsgabiztos-

ok esetleges szubjektivitásától, azonban utólag nem mentegetheti magát azzal, hogy tudtam, csak nem jól mondtam...”

- [10] Közlekedési Közlöny 1971/9. szám, II. 28.
- [11] Közlekedési Közlöny 1971/ 12. szám, III. 21.
- [12] Közlekedési Közlöny, 1971/17. szám, IV. 25.
- [13] Közlekedési Közlöny, 1971/45. szám, XI. 7.
- [14] Közlekedési Közlöny, 1972/7. szám, II. 13.
- [15] A gépjárművezetők képzésében és irányításában részt vettek:

**Hatóságok:**

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium. Felelős a közlekedés egészéért. Részfeladata, hogy a gépjárművezetők képzésével, továbbképzésével és vizsgáztatásával foglalkozzon.

Belügyminisztérium. A KPM-el közösen készíti el és írja elő a közúti közlekedés szabályait, a gépjárművek vezetőire és a gépjárművekre vonatkozó hatósági rendelkezéseket. Hatósági közegeivel ellenőrizteti a rendelkezések betartását, neveli és szükség szerint bünteti a szabálysértőket.

Honvédelmi Minisztérium. A katonai ismeretek képzésén túl általános közlekedési neveléssel is foglalkozik. Irányítja az MHSZ működését.

Oktatási Minisztérium. Az ATI-val együttműködve a fiatalok közlekedésre nevelésének irányításával foglalkozik, gondoskodik a fiatalok jogosítványszerzéséről és arról, hogy a pedagógiai főiskolán végző hallgatók gépjárművezetői szakoktató bizonyítványt szerezhessenek.

Mezőgazdasági és Élelmezésügyi Minisztérium. A mezőgazdaságban foglalkoztatott traktor- és vontatóvezetők alapfokú képzését oldja meg az erre a célra létrehozott iskolákban. Munkaügyi Minisztérium. Szerepe kiterjed a szakmunkás tanulók közlekedésre nevelésében az „A” és „B” járműkategóriára érvényes vezetői engedély megszerzésére.

**Intézmények:** Autóközlekedési Tanintézet Igazgatósága. Fő feladata: pályaalakmassági vizsgálat, vizsgáztatás, szakfelügyelet, az alap- és a továbbképzés, valamint a vizsgáztatás tananyagának tematikai és módszertani feldolgozása és fejlesztése. Az ATI a hatósági és fejlesztési feladatokat a KPM nevében látja el és végzi.

**Társadalmi szervek:** Országos Közlekedésbiztonsági Tanács. Feladata, hogy a társadalom minden rétegét a helyes közlekedésre nevelje.

Magyar Honvédelmi Szövetség. Alapvető feladata, hogy a sorállományú katonák még a bevonulás előtt megtanulják a gépkocsit vezetni.

Magyar Autóklub. A magánszemélygépkocsi-vezetők képzésébe kapcsolódott be.

**Vállalatok:** Az 1969–1971-es években kapcsolódtak be átmenetileg a hivatásos gépkocsivezetők képzésébe.

**Magánvállalkozók:** Gépjárművezető-képző Munkaközösség. Az 1972-ben teljesen anarchikussá vált magánképzés megszüntetését célozta a munkaközösségek létrehozása. Az ATI felügyelete alatt működtek. A gépjárművezető-képző munkaközösségek 1972-ben 1257 motorost és 7859 személygépkocsi vezetőt képeztek ki.

Az országban 1974 elején 53 munkaközösség működött 551 oktatóval, 35 motorkerékpárral és 370 gépkocsival. Az év közepén már száz munkaközösség működött 1200 oktatóval.

**Magánszemélyek:** Lényegében a családtagok képzését ölelte fel, de nem volt jelentős. A „B” járműkategóriás képzésben 2%-ot sem érte el.

### **Felhasznált irodalom**

- ☞ Ábrahám Kálmán (főszerk.): *A közúti közlekedés kézikönyve*. 1. kötet, 4.3. Budapest, 1978, Műszaki Könyvkiadó.
- ☞ Bors Kálmán: *Az autó*. Műszaki sofőrképző tankönyv. Kassa, 1939
- ☞ Kalivoda Alajos – Seres János – Spitzer Ferenc: *Közlekedési ismeretek*. Budapest, 1970, Zrínyi Katonai Kiadó.
- ☞ Kardos József (szerk.): *Gépjármű ügyintézők kézikönyve*. Budapest, 1973, Közg. és Jogi Kiadó.
- ☞ Kerber Áron: *A gépjárművezetői vizsga teljes anyaga kérdés és feleletben*. Budapest, 1938.
- ☞ Mihályi Ernő: *Az autó*. Autóvezetők és szerelők kézikönyve. Budapest, 1922.
- ☞ Schreiber József: *Automobilisták zsebkönyve*. 11. kiadás. Budapest, 1937.
- ☞ Streihammer Antal: *A modern automobil*. Budapest, 1939.
- ☞ Takács József: *Az új közlekedési rendszabályok*. Budapest, 1928.

<b>„VIOLA” SOFŐRISKOLA</b>		
Budapest, IX., Viola-u. 45. Üllői-ut sarok	Tandj <b>65</b> Pengő Telefon : J. 370-50	Urvezetőknek egyéni kiképzés, reggel 9 órától folytatólagos előadás este 9 óráig

75. ábra

A „VIOLA” sofőriskola hirdetése az 1920-as évek közepén.

## Közlekedési szabályok

### FIGYELMEZTETÉS.

Minden gépjárművezetőnek ismernie kell nemcsak arra a járműre vonatkozó szabályokat, amelyről vizsgázik, hanem az összes járműfajtákra fennálló rendelkezéseket. Az itt foglaltakat tehát minden vizsgázónak meg kell tanulnia, tekintet nélkül arra, hogy milyen jármű vezetésére akar igazolványt szerezni. Ha például valaki motorkerékpárra vizsgázik, akkor a személy- és teherautóra vonatkozó szabályokat is tudnia kell és megfordítva. Forgalmi vizsgát ugyanis csak egyszer kell letenni és ha bármikor később másfajta gépjárműre vizsgázik, akkor újabb forgalmi vizsgát letenni nem szükséges. Kivételt képeznek a \*-gal megjelölt részek, amelyeket szószerint megtanulni nem szükséges, csupán átolvasni.

76. ábra

A különböző járművekre  
vizsgázóknak a közlekedési  
szabályokat egyformán kellett tudni.

## A GÉPKOCSIK (AUTOMOBIL) KÖZLEKEDÉSI, RENDESZETI SZABÁLYAI

A gépjárművekre (személyszállító gépkocsik, teherszállító gépkocsik, motorkerékpárok), azok közlekedésére és a gépjárművezetőkre vonatkozó fontosabb rendeletek és szabályok.

VIZSGÁZÓK RÉSZÉRE ÖSSZEÁLLÍTOTTA:

**Dr. PAPP MENYHÉRT**  
M. KIR. RENDŐRKAPITÁNY.

MINDEN JOG FENNTARTVA.

SZEGED,  
SZEGED VÁROSI NYOMDA ÉS KÖNYVKIADÓ RÉSZVÉNYTÁRSASÁG  
1929—G.III.

77. ábra

A kis füzetben 166 kérdés és felelet  
tartalmazta a fontosabb  
tudnivalókat.



Dr. RAJCSY GÉZ  
főkapitányhelyettes

**Film-  
oktatás:**

**az  
automobil.**

ISMERTETÉSE  
*legtöbbször!*  
**AUTÓSZAKFILM**  
17. FELVONÁSBAN  
LÁTHATÓ:  
**A KERBER**  
AUTÓSZAKISKOLÁBAN



**KERBER AUTÓSZAKISKOLA**  
hatóságilag levizsgáztatja személy-, teherautóra és motorkerékpárra. A tanfolyam két részből áll, egyrészt a motor és tartozékai ismertetéséből, hogy a motornak minden részét ismerjük: milyen célt szolgál, hová tartozik, miért romlik el, hogy a kisebb hibákat, amelyeket műhelyberendezés nélkül mag lehet javítani, kiküszöbölhessük. Ez rövid idő alatt megtanulható, minthogy meg is tanulja a legnehezebb felfogású ember is, mert minden darabot külön-külön kézbe adunk és ugyanazt bemutatjuk beszerezett állapotban a motorban, működés közben, továbbá ugyanazt még egyszer bemutatjuk egy tökéletesen felszerelt motorn, úveg alatt, végül ugyanezt levetítjük filmen is. A másik része a tanfolyamnak pedig a vezetési gyakorlatokból áll. A vezetési gyakorlatot kettős fékes autókön tartjuk, a teljes oktatónak szorén van egy teljesen különálló félje. A tanuló mindaddig tanul vezetni, amíg csak a legforgalmasabb utakon egyedül, hibátlanul nem vezet.  
KERBER AUTÓSZAKISKOLA, Budapest, X., Népliget. Tel.: 134-034


**Ne rongálja**

tanulással saját autóját, mert sokkal több kárt tesz motorjában, mint amennyi tandíjat fizet.

Vegye igénybe egy pár órára a

**KERBER**  
**AUTÓSZAKISKOLA**

autóit, amelyeken szakszerű képzésben részesül.



**KERBER AUTÓSZAKISKOLA**

BUDAPEST, X., NÉPLIGET. TELEFON: 134-034

**FIGYELEM!**

Ha Ön magánúton tanul és a vizsgája sikerét biztosítani akarja, akkor jöjjön a KERBER AUTÓSZAKISKOLÁBA, 6.— pengőért kikérdezzük a motor és annak összes tartozékairól. Ha pedig nem érzi magát egész biztosnak a vezetésben, úgy vegyen egy vezetési gyakorlatot. Akár autóval, akár motorkerékpárral 6.— P-ért adunk egy vezetési gyakorlatot.


**KERBER AUTÓSZAKISKOLA, Népliget. Telefonszám: 1-34-0-34.**

78-80. ábra  
A KERBER autószakiskola hirdetései az 1930-as években.

ÜRVEZETŐKI HÖLGYVEZETŐKI

**SZAKSZERŰ KIKÉPZÉS  
ELSAJÁTÍTÁSÁNAK  
TIZPARANC SOLATA**

1. Kicsi egyéni kiképzés, kiváncsi szeretői között.
2. Oktatás bármely európai nyelven.
3. Nagy ráteremtés rendelkező gépkocsiműködési oktatás.
4. Előrelépési lehetőségek az autószerelési részről.
5. Különböző szabványok ismerete.
6. Műhelygyakorlatok legmodernebb berendezésekkel.
7. Irányítási gyakorlatok kizárólag legutolsó típusú autókra.
8. Autóalkalmi és megtekintési az autószerelés, szállítás és beszállás.
9. Minden létező típusú autószerelési tanulmányozás.
10. Munkákban tanítási megtekintési ellenőrzés.



Országunk legmodernebb, egyetlen törvényszékkel bejegyzett **VIKTÓRIA AUTÓSZAKISKOLA** mindezeket nyújtja, ahol több mint 15.000 tanulóval vizsgázott sikeresen! • Ne kíséreljezzon!

Tantermek:  
Andrássy-út 20  
(Doboshegyi és  
Bem-szomszédok között)  
Műhely és garázs:  
Károlyi-út 48

Képzés költsége:  
Andrássy-út 2  
Telefon: 120-814

A szállóige **3** szava:

**Tökéletes  
kiképzés —  
Viktória**

*Németország  
világfilmje*

**AUTÓ**

Stokker a film megtekintését nem mulasztja el, mert tudósít a tökéletes, Németországban oktatási segédanyagok kezdők (1937) könnyedséggel tanulnak 30.000 néző elragadtatással nyilatkozott róla.

Kizárólagos joggal csak **Viktória autószerelőiskolában** látható!

81–82. ábra  
A VIKTÓRIA autószerelőiskola hirdetései az 1930-as években.

**Sofőriskola**

modern iskolagépekkel, rajzokkal,  
metszetekkel gazdagon felszerelve

SZAKSZERŰ VEZETÉS, MÉRSÉKELT DIJAZÁSÉRT EGYÉNILEG OKTAT. A VEZETÉS TANULÁSA A LEGFORGALMASABB ÚTVONALAKON TÖRTÉNIK.

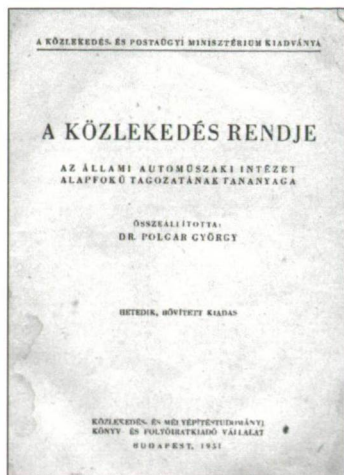
**BITAX**

AUTÓKERESKEDELMI ÉS FORGALMI VÁLLALAT

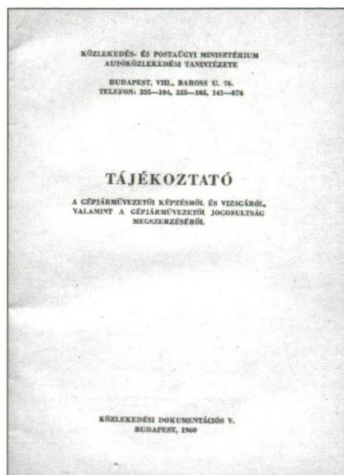
**GRÜNSPAN BÉLA  
BUDAPEST,  
V, HOLLÁN UCCÁ 15  
TELEFON 11-28-80**

**Luxus Balilla bérautó  
1 órára 3 P, belterületen.**

83. ábra  
A GRÜNSPAN sofőriskola hirdetése 1937-ben.



84. ábra  
1951-ben már a KRESZ  
hetedik kiadása jelent meg.



85. ábra  
Az érdeklődők részére a KPM  
tájékoztatót adott ki.

<b>TARTALOM</b>		Oldal
I. A gépjárművezetés feltétele és a gépjárművezetői igazolvány .. .. .		3
II. Hivatásos gépjárművezetői igazolvány megszerzésének módja .. .. .		3-9
III. Nemhivatásos gépjárművezetői igazolvány megszerzésének módja .. .. .		9-13
A) A tanintézet nemhivatásos gépjárművezetői tanfolyama és vizsga alapján gépkocsivezetői jogosultság megszerzésének módja .. .. .		10-11
B) Tanfolyam elvégzése nélkül gépjárművezetői jogosultság megszerzésének módja .. .. .		11-13
IV. Gépjárművezetői továbbképzés, illetve gépjárművel kapcsolatos egyéb ismeretek elsajátításának módja .. .. .		14-15
V. A Tanintézet szervei .. .. .		15-16
VI. KPM. Autóközlekedési Tanintézet alapfokú tanfolyamos KRESZ. vizsga-kérdései .. .. .		16-19
VII. KPM. Autóközlekedési Tanintézete alapfokú tanfolyamos műszaki elméleti vizsga-kérdései .. .. .		19-23
VIII. KPM. Autóközlekedési Tanintézete tanfolyammentes gépjárművezetői KRESZ. vizsga-kérdései .. .. .		23-25
IX. Nem hivatásos gépjárművezetői műszaki elméleti vizsga-kérdései .. .. .		26-27
X. Motorkerékpárvezetői műszaki vizsga kérdései .. .. .		27-29

86. ábra  
A KPM tájékoztató  
tartalomjegyzéke.

10.— Ft  
illeték-  
bélyeg

**K. P. M. AUTÓKÖZLEKEDÉSI TANINTÉZET**

**B U D A P E S T**

VIII., Baross utca 76.

Kérem, hogy a Tanintézet alapfokú gépjárművezetői tanfolyamára a tájékoztatóban közölt feltételek mellett előjegyezni szíveskedjenek.

**Személyi adataim:**

\* Név: .....

Szül. év, hely: .....

Anyja neve: .....

Foglalkozás: .....

Állandó lakhely: .....

A tanfolyamot ..... városban kívánom elvégezni.

Kérem a kiképzésemet: személy — tehergépkocsi vezetésből.

Vizsgát kívánok tenni: személy — tehergépkocsi — és motorkerékpárvezetésből.

(A nem kívánt gépjárműnemet törölni kell.)

Tudomásul veszem, hogy 200.— Ft tandíjfelület köteles vagyok megfizetni abban az esetben is, ha a tanfolyamra való felvételre vonatkozó értesítés kézhezvételétől számított 10 napon belül, frásban nem jelentem be esetleges visszalépési szándékomat és a tanfolyamon nem jelenek meg.

.....  
olvasható sajtókezd aláírás

\* Ezeket az adatokat írógéppel, vagy nyomtatott nagybetűkkel kell kitölteni.

87. ábra  
Jelentkezési lap:  
alapfokú  
gépjárművezetői  
tanfolyamra.

Ehhez ad megszívlelendő tanácsokat dr. G. Munsch, a defenzív vezetés taktikájának logikus rendszerbe foglalója:

- Ne menjünk indokolatlanul a másik közelébe!
- Ne maradjunk szükségtelenül sokáig a másik közelében!
- Lehetőleg egyedül manőverezzünk!
- Mindig célérthetően mozogjunk!
- Vezetés közben sohase leckéztessünk!
- Sohase legyünk szükségtelenül útban!
- Mindig legyen gondunk a megvilágítás és a színek figyelmeztető hatására!
- Kritikus helyzetekben mindig tudatosan vezessünk!
- Lehetőleg kerüljük a tömeget!
- Legyen mindig készen tartalék erőnk!

**Legyünk barátok  
a közlekedésben!**

88. ábra  
Az Országos  
Közlekedésbiztonsági  
Tanács ma is helytálló  
tanácsai az 1972-ben  
megjelent Defenzív  
vezetés c. kiadványban  
olvashatók.



## A szellemi és szakipari dolgozók oktatásának és képzésének története az 1970-es évekig

Hazánkban a második világháború előtt magánszemélyek bonyolították le a gépjárműfuvarozást, akik egymással, de még az államvasutakkal szemben is versenytársak voltak. Ebben a profitérdekelt fuvarozási formában még a szövetkezetek (pl. a MATEOSZ) létrehozása után sem volt szükség országosan kiképzett forgalmi és kereskedelmi szakemberekre. Lényegesen megváltozott a helyzet a második világháború után. Az állami autóközlekedési vállalatok létesítése és a tervgazdálkodás bevezetése elkerülhetlenné tette a fuvarozásban résztvevő szervező, irányító, ún. szellemi dolgozók országosan egységes oktatását és képzését is. Egységes képzés nélkül elképzelhetetlen lett volna az egységes közlekedési szemlélet, az egységes vezetés, irányítás és ügyintézés kialakítása. Az alapképzést hamarosan kiterjesztették a fuvaroztatók szállítással foglalkozó dolgozóira is.

A második világháború után az újjáépítés, majd a gazdasági élet fejlődése során egyre nagyobb fuvarfeladatok jelentkeztek. A rohamosan növekvő fuvarfeladatok megoldása érdekében a kapacitást nemcsak a gépkocsik darabszámának, illetve kapacitásának a növelésével, hanem azok észszerűbb, hatékonyabb foglalkoztatásával, jobb fuvarozásszervezéssel is lehetett növelni. A növekvő fuvarfeladatok egyre több forgalmi és kereskedelmi szakember munkába állítását is szükségessé tették. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium VI. Autóközlekedési Főosztálya már az állami autóközlekedési vállalatok (TEFU) létesítésekor megállapította, hogy egységes vezetés, egységes irányítás és egységes kiképzés nélkül a gépjárműközlekedés a növekvő fuvarozási és szállítási feladatoknak nem tud eleget tenni. A KPM 1949 és 1953 között a TEFU Központ útján 2-3 hónapos alap- és középfokú tanfolyamokon oktatta a forgalmi adminisztratív dolgozókat. Ezeken a tanfolyamokon a felügyelete alá tartozó teherautófuvarozási vállalatok dolgozóin kívül a szakmai felügyelete alá tartozó különböző célfuvarozási vállalatok forgalmi dolgozói is részt vehettek. A vidéki dolgozók részére szállást és étkezést biztosítottak.<sup>1</sup> Ezt követte az 1953-ban létesített Gépjárműforgalmi Tiszti Iskola, amivel lényegében komoly formában megkezdődött a forgalmi és kereskedelmi dolgozók egységes kiképzése. A szakmai tudás javítása érdekében 1954. július 1-től három hónapos oktatói tanfolyamot, 1954. szeptember 1-től pedig újabb kilenc hónapos forgalmi tiszti tanfolyamot indítottak.<sup>2</sup>

A Gépjárművezetőképző Iskola tevékenységi köre 1956. január 1-től kibővült a KPM Autófelügyelet gépkocsielőadói tanfolyamával, a forgalmi tiszti és tisztviselői, a kalauzi, a művezetői, a MEO- és TMK ellenőri tanfolyamokkal, továbbá még szükség szerint szervezhető egyéb tanfolyamokkal, valamint az autóközlekedéssel kapcsolatos ismeretterjesztő tevékenységgel. Az iskola neve ennek megfelelően KPM Autóközlekedési Tanintézetre változott. Az intézet továbbra is a KPM VI. Autóközlekedési Főigazgatóság felügyelete alatt működött.<sup>3</sup>

Az Autóközlekedési Tanintézet Forgalmi Tagozata megszervezése után többször is költözött. 1957 nyarán Budapesten, a XIII. ker. Petneházy u. 41. szám alatt volt, ahol még a minimális elvárások is alig-alig voltak biztosítva. Innen költözött a X. Újhelyi út 14. sz. alá, ahol egy három emeletes épületben már mód nyílt a korszerű oktatásra és tanulásra.<sup>4</sup> A tanfolyamokon az oktatást csaknem kizárólag a KPM és a budapesti AKIG dolgozói végezték, akik kiváló szakemberek voltak, de pedagógiai végzettséggel nem rendelkeztek. 1957-ben elrendelték, hogy a továbbiakban ezeken a tanfolyamokon csak az egyéb feladatoktól mentesített, pedagógiai tudásukat továbbképző dolgozók oktathatnak.<sup>5</sup>

Az 1950-es évek végén már mintegy 2000 olyan munkakör volt az autóközlekedési igazgatóságnál és az autóközlekedési vállalatoknál, amelyek ellátásához előírták a tiszti végzettséget. Ezzel szemben 1959. június 30-ig kb. 900 fő forgalmi tisztet képezett ki a Tanintézet.<sup>6</sup>

Ha figyelembe vesszük a célfuvarozási, közületi és más gépjárműközlekedési vállalatok igényeit is, a lemaradás még 40-50 %-al tovább növelhető. A gépjárműközlekedési vállalatok természetesen minden munkakört betöltöttek, csak nem mind-egyiket egyformán kiképzett szakkáderekkel. Ennek volt a következménye a sűrűn előforduló szabálytalanság, fegyelmezetlenség, panasz és kifogás. A hiányos szakmai felkészültség miatt sok perenkívüli és peres eljárás volt, ami a fuvarozó és a fuvaroztató vállalatoknál sok többletmunkát okozott. Sok probléma, vita volt a kárjegyzőkönyvek helytelen, hiányos kitöltése miatt is. A menetirányító szolgálat területén a szakmai képzetlenség a gépkocsik gazdaságos kihasználását befolyásolta hátrányosan. A fuvaroztatók körében nagy elégedetlenséget váltott ki, ha a fuvarozó vállalat alkalmazottja nem tudott felvilágosítást adni, vagy helytelen felvilágosítást adott.

Annak érdekében, hogy a gépjárműközlekedés minél jobban eleget tudjon tenni az előtte álló feladatoknak, a KPM Autóközlekedési Tanintézet elsőrendű feladatává tették a gépjárműközlekedési vállalatok szakkáderigényének minél előbb történő kielégítését.

A Tanintézet a hiányzó szakemberek kiképzését öt év alatt tervezte megoldani. Ennek érdekében az 1959/1960. iskolai évben országos viszonylatban, az iskola akkori kapacitásának megfelelően, az egyéb forgalmi jellegű tanfolyamokon felül a Forgalmi Tiszti Tanfolyamokon kb. 80 fő bentlakásos és kb. 250 fő levelező hallgató kiképzését tervezték. A Tiszti Tanfolyamra csak középiskolai érettségivel, vagy annak megfelelő képzettséggel és legalább egyéves szakmai gyakorlattal rendelkező dolgozók jelentkezhettek. A beiskolázással kapcsolatban azt előírták, hogy érvényesíteni kell a párt Központi Bizottságának 1958. júniusi határozatát, mely szerint a kérdések, illetve a hallgatók kiválasztásánál a rendszer iránti hűséget, a szakmai hozzáértést és rátermettséget egyesítő elvi követelményt kell szem előtt tartani. Az így beiskolázott dolgozók tíz hónapos bentlakásos, vagy 18 hónapos levelező tanfolyamon sajátították el a személy- és áru fuvarozás elméleti és gyakorlati ismereteit.

A Forgalmi Tiszti Tanfolyam tantárgyai voltak:

1. Politikai ismeretek
2. Személyforgalmi Utasítás és Menetrendszerkesztés
3. Személykereskedelmi és Bevételelőrzési Utasítás
4. GÜSZ és Autóbuszdíjszabás
5. Teherforgalmi és Menetirányítási Utasítás
6. Teherkereskedelmi és Bevételelőrzési Utasítás
7. GÜSZ és Tehergépkocsi Díjszabás
8. Közúti Darabáru fuvarozási Díjszabás
9. Fuvarozásszervezés és tervezés
10. Közlekedési Üzemtan (szervezés, tervezés, statisztika, elemzés)
11. Közlekedési földrajz
12. Gépkocsielőadói ismeretek
13. Anyaggazdálkodási Utasítás
14. Munkaügyi ismeretek
15. Légoltalmi és tűzrendészeti ismeretek
16. Műszaki és TMK ügyvitel, gépkocsi szerkezetan
17. KRESZ

Az oktatás a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály által jóváhagyott utasítások és jegyzetek alapján történt. A tantárgyakat úgy állították össze, hogy a hallgatók a megfelelő szakképzettség mellett megkapják a gépjárműközlekedés területén az általános szakmai műveltséget is.

A sikeres vizsgát tett tanfolyamhallgatók bizonyítványt kaptak, ami arra készítette őket, hogy a gépjárműközlekedési vállalatoknál a forgalmi tiszti végzettséget megkövetelő szolgálati beosztásokat, valamint a gépkocsielőadói munkakört betölthessék. A bentlakásos Forgalmi Tiszti Tanfolyam hallgatói ezen felül még gépkocsivezetői képzésben is részesültek, és így hivatásos gépjárművezetői jogosítványt is szereztek. A szaktanárok és az előadók a Tanintézet állományába tartoztak, a vizsgáztatás a KPM VI. Autóközlekedési Főosztály által kijelölt vizsgabizottság előtt történt.<sup>7</sup>

A forgalmi tiszti, illetőleg forgalmi tisztviselői tanfolyamról visszatért dolgozókat és kalauzi tanfolyamon végzett kalauzokat a szükséges gyakorlat megszerzése érdekében egy-egy megbízható és gyakorlott dolgozó mellé kellett felügyelet alatti szolgálatra beosztani. A felügyelet alatt szolgálatot teljesítő dolgozó az okmányokat és szolgálati könyveket az önálló szolgálatot teljesítő dolgozóval együttesen írta alá. A felügyelet alatti szolgálat idejének eltelte után, a szolgálati főnök a dolgozót gyakorlati, valamint helyi ismeretekből levizsgáztatta és a vizsga eredményétől függően osztotta be önálló szolgálatra.

Előírták, hogy az autóközlekedési tiszti és az autóközlekedési tisztviselői tanfolyamot végzett dolgozókat (általában) csak forgalmi, vagy kereskedelmi munkakörben szabad foglalkoztatni.



A végrehajtó forgalmi szolgálat területén az alábbi munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknak kellett a KPM Autóközlekedési Tanintézete forgalmi tagozatán szerzett forgalmi tiszti képesítéssel rendelkezniük: forgalmi főosztályvezető, forgalmi osztályvezető, fődiszpécser, vállalati menetirányító, forgalomvezető, központi ügyeletes, menetrendkészítő csoportvezető, önálló menetrendkészítő, forgalmi ellenőrzés vezetője, fuvarvállaló irodavezető, autóbuszállomásfőnök, főnökségvezető, szállítási tervelőadó, önálló forgalomfejlesztési előadó, járáti főellenőr, rendelkező forgalmi szolgálattevő, vezénylési csoportvezető, vezénylő tisztt, oktató tisztt, fuvarozás-szervező, menetlevéllenőr, balesetvizsgáló, baleseti ügyintéző, kárügyek intézője, számadásvezető.

Forgalmi tisztviselői képesítéssel kellett rendelkezniük az alábbi munkakörökben foglalkoztatott dolgozóknak:

körzeti menetirányító, beosztott menetrendkészítő, forgalmi ellenőr, autóbuszállomásvezető, kirendeltségvezető, bányászjáráti ügyintéző, különjáráti ügyintéző, forgalmi előadó, járáti ellenőr, érkeztető forgalmi szolgálattevő, indító forgalmi szolgálattevő, forgalmi szolgálattevő, menetlevél-ellenőr, panaszügyek intézője, gépkocsi-forgalmi kimutatás készítő. Az előírt képesítés alól csak a főfelügyeleti hatóság adhatott felmentést.<sup>8</sup>

Az Autóközlekedési Vezérgazgatóság a felügyelete alá tartozó vállalatoknál a forgalmi-szellemi munkakört betöltő dolgozók általános és forgalmi szakismereteinek bővítése, valamint a munkakörükben kötelezően előírt elméleti és gyakorlati feladataik végrehajtásának megkönnyítése céljából az időközben megszüntetett Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam helyett 1966. január 1-től egyes meghatározott munkakörökre szakvizsgák megszerzését tette lehetővé. A szakvizsgára jelentkezhetett az a forgalmi-szellemi munkakört betöltő dolgozó, akinek a vállalatnál legalább hathónapos folyamatos munkaviszonya volt. A munkakörre előírt szakvizsgát a dolgozónak egy éven belül meg kellett szerezni.

A szakvizsgák a következők voltak:

Forgalmi I., forgalmi II., szállítmányozási és raktározási, díjszabási I., díjszabási II., bevételellenőrzési és bevételelszámolási vizsgák. A szakvizsgára jelentkező dolgozók vizsgáztatását a Gépjármű Forgalmi Tiszti Tanfolyam bonyolította le.<sup>9</sup>

A KPM felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok forgalmi szellemi munkakörökben foglalkoztatott dolgozói, valamint minden gépkocsivezető, segédgépkocsivezető, kalauz és rakodómunkás rendszeres oktatásáról és vizsgáztatásáról a vállalatok keretén belül kellett gondoskodni. A forgalmi- és kereskedelmi osztály vezetője és a csoportvezetők az oktatás tárgyát képező utasításokban, szabályzatokban és jogszabályokban foglalt anyagot önképzés útján voltak kötelesek elsajátítani. Az oktatást olyan szolgálati helyeken, ahol a forgalmi dolgozók száma meghaladta a 150 főt, e célra kijelölt oktatótisztt, egyéb szolgálati helyeken a szolgálati főnök végezte. Az oktatásra kötelezett dolgozók havonta két alkalommal, esetenként 2-2 óra, rakodómunkások havonta egyszer egy óra oktatásban részesültek. Az oktatáson ténylegesen eltöltött időre, legfeljebb havi 4 órára a dolgozó munkabérben részesült. Az oktatás céljára megfe-

lelően berendezett, oktatási segédlettel kellően felszerelt helyiséget kellett biztosítani. A helyiséget el kellett látni táblával, rajzeszközökkel, az oktatáshoz szükséges modellekkel, valamint a használatos menetokmány nagyított példányával. A műszaki oktatáshoz szükséges ábrák és metszetek szintén nélkülözhetetlen kellékei voltak az oktató helyiség felszerelésének. Az elméleti oktatást minél gyakrabban filmvetítéssel is ki kellett egészíteni.

Gondoskodni kellett arról is, hogy az oktatótiszteknek valamennyi utasítás és segédlet, továbbá a használatos nyomtatványokból megfelelő készlet álljon rendelkezésükre.

Biztosítani kellett az oktatás és a továbbképzés tervszerűségét és szakszerűségét is. Ennek érdekében a szolgálati főnök, vagy ha van, az oktatótiszt köteles volt december hó 1-ig a következő év I. félévére és június hó 1-ig az év II. félévére oktatási rendet készíteni. Az Oktatási Rendnek tartalmaznia kellett az oktatások idejét, helyét, anyagát, az éves vizsgáztatás idejét és az oktatók nevét. Az Oktatási Rendet a forgalmi és a műszaki szakszolgálat közösen állította össze azt a vállalat igazgatója hagyta jóvá, és a dolgozók tájékoztatása céljából minden szolgálati helyen ki kellett függeszteni. Külön-külön oktatási rend készült a forgalmi adminisztratív dolgozók, a gépkocsivezetők és a kalauzok részére. Az oktatási rendet jóváhagyásra az illetékes Autóközlekedési Igazgatósághoz kellett felterjeszteni.

Az oktatásra kötelezett forgalmi dolgozókat az előadott oktatási anyagból évenként kétszer – április és október hó folyamán – vizsgáztatni kellett. A vizsgáztatást a szolgálati főnök, illetve az oktatótiszt, műszaki tárgyú vizsgáztatást a műszaki osztály megbízottja végezte.

A vizsga időpontját és eredményét a dolgozó Oktatási nyilvántartásának e célra szolgáló rovatába be kellett jegyezni. Azt a dolgozót, aki a vizsgáztatás alkalmával nem felelt meg, szolgálati beosztásából azonnal le kellett váltani és ugyanarra a szolgálatra csak sikeres pótvizsga után lehetett beosztani.<sup>10</sup>

A magyar autóközlekedés gyors fejlődése mind nagyobb számban igényelte a személy- és áruszállítást irányító és ellenőrző szakképzett forgalmi tiszteket. Ennek az igénynek eleget téve az 1967-1968-as tanévtől kizárólag tisztképzés folyt a tanfolyamokon, az alapképzés pedig vállalati hatáskörbe került. Az új típusú gépjárművek forgalomba állítása, az új forgalmi és műszaki telepek üzembehelyezése, az új technológia elsajátítása szükségessé tette a műszaki tisztek képzését is.

A KPM 162871/1971. sz. rendelete alapján 1970. január 1-től az Autóközlekedési Tisztképző Intézet a Volán Tröszt irányítása alá került. Az átszervezés nagyobb lehetőséget biztosított az oktató-nevelő munkában és a gazdálkodás területén való előrehaladásban.

A végzett hallgatók száma 1954-1974 között a forgalmi tagozaton 4158 fő, a műszaki tagozaton 525 fő volt. 1974-ben 750 hallgató folytatta tanulmányait a nappali és levelező forgalmi, valamint a műszaki és a kihelyezett forgalmi tisztai tanfolyamokon.<sup>11</sup>

Az autóközlekedési dolgozók politikai és általános műveltségét növelte az 1960 őszén megnyílt Közlekedési Munkásakadémia autóközlekedési tagozata is, amin több mint százan vettek részt.<sup>12</sup>

A Volán Tröszt 1975-ben létrehozta a Volán Oktatási Központot (VOK), ahol a tisztképzés mellett vezető továbbképzést, mester szakmunkás továbbképzést és egyéb tanfolyami képzést magas színvonalon valósítottak meg. A VOK tanfolyamain végzettek létszámát az alábbi összeállítás tartalmazza:

	1975	1976	1977	1978	1979
Forgalmi tisztek: nappalos	74	80	67	72	64
Forgalmi tisztek: levelező	226	202	237	216	193
Forgalmi tisztek: kihelyezett tanfolyam	79	90	50	47	142
Műszaki tisztek: nappalos	21	27	20	29	24
Műszaki tisztek: levelező tanfolyam	86	94	98	117	131
Technikusi minősítés	–	–	–	25	20

A VOK 1978-ban kidolgozta a forgalmi tisztképzés reformjavaslatát és azt kísérleti jelleggel az 1979/80-as tanévben bevezették. A tanfolyam profilját személy- és teherforgalmi tanfolyamra bontották. Ezzel párhuzamosan a szakemberek speciális továbbképzésének oktatási-nevelési tervét is kidolgozták.

1977-1980 között közel 1300 fő vett részt különböző tanfolyami képzésben és továbbképzésben. Középszintű vezető továbbképző tanfolyamon 1977-ben 49 férfi és 3 nő, 1973-ban 12 tanfolyamon 304 férfi és 39 nő, 1979-ben 11 tanfolyamon 223 férfi és 42 nő vett részt.

A rohamos technikai és technológiai fejlődést az oktatás terén is követni kellett. Ennek egyik formája a „mester szakmunkás” továbbképzés bevezetése volt, aminek a keretében 11 autószerelő tanfolyamon 322 főt, 2 gépjárművillamosság szerelő és műszerész tanfolyamon 45 főt, 1 karosszerialakatos tanfolyamon 19 főt képeztek ki. Rakodógéptanfolyamot három típusvizsgára szerveztek, 1977-1979 között 91 fő tett sikeres vizsgát.

Az anyaggazdálkodás területén dolgozók továbbképzése közép- és felsőfokú tanfolyamokon történt. 1978-1979-ben 50 fő középfokú és 28 fő felsőfokú képesítést szerzett.

A gépjármű karbantartás területén a „Diagnosztika II.” tanfolyamon kaptak korszerű ismereteket a dolgozók. 1978 decemberétől 85-en részesültek ilyen továbbképzésben.

Az oktatótisztek részére speciális továbbképzést szerveztek, aminek súlypontja a pedagógiai és módszertani ismeretek elsajátítása volt. A továbbképzésen 60 fő vett részt.<sup>13</sup>

A munkahelyi oktatást és képzést is korszerűsítették. Részletesen szabályozták a foglalkoztatás előfeltételének minősülő szakmai képzettséget, a kiképzés rendszerét és a vizsgáztatást.

A tervgazdálkodás bevezetése szükségessé tette a szállítási tervhálózat kiépítését is. Ez a munka az 1950-es években kezdődött és mintegy négy évig tartott. Ez idő alatt a legtöbb tárcánál az ideiglenes jellegű tervhálózat többszöri változáson ment át, végül az az álláspont győzött, hogy az egyes tárcák központi szállítási előadóit bízták meg tárcaviszonylatban a szállítástervezés és szállítási feladatok összefogásával és a különböző iparigazgatóságok felügyelete alá tartozó vállalatok szállítási szempontból való közvetlen irányításával. Ez természetesen szükségessé tette a minisztériumi szállítási előadói munkával foglalkoztatott dolgozók létszámának növelését is. Így alakultak ki a tárcák sajátosságainak megfelelő szállítási csoportok, osztályok illetve igazgatóságok, amelyek tárcaviszonylatban az elvi irányítást végezték. Hamarosan elérkezett annak az elgondolásnak a megvalósítása, hogy e munkához nem elég csak a szükséges létszám biztosítása, hanem azt minőségileg is meg kell javítani. Ezt a célt szolgálta a Központi Szállítási Tanács 38/8/1954. sz. határozata, amely kimondta a szállítási előadói munkakör ellátásának szakmai vizsgához kötöttségét azzal, hogy a szállítási előadó e munkakört csak akkor láthatja el, ha hat hónapon belül a Szállítási Képesítő Bizottság előtt eredményesen vizsgázik és erről bizonyítvánnyal rendelkezik. Annak a felismerése, hogy a szállítási dolgozóknak kellő szaktudással kell rendelkezniük, már az 1950-1951. évben a Közlekedési Közlönyben megjelent cikksorozattal kezdődött. Ezek a cikkek kifejezetten a fuvaroztató szerveknél, vállalatoknál a szállítási munkával megbízottak szakismeretének bővítését szolgálták. A Központi Szállítási Tanács tanfolyamok szervezésével, könyvek, brosrák, jegyzetek kiadásával is segítette a szállítási dolgozók szaktudásának növelését. Az 1955. év elején jelent meg a Szállítási ismeretek c. jegyzet, a Központi Szállítási Tanács kiadványa, amely a Minisztertanács által a szállítással foglalkoztatott dolgozók részére előírt szakvizsga anyagát tartalmazta. A kiadvány közlekedési áganként a technológiai folyamat szerint tartalmazta a szállítással kapcsolatos tudnivalókat, végig tárgyalta azokat a munkamozzanatokat, amelyek ismerete a fuvaroztatóknak elsődleges fontosságú. A kiadványt a MÁV Díjszabáselárusító Iroda 32 forintért árusította. A Központi Szállítási Tanács határozata alapján a szállítási dolgozóknak a vizsgáztatását 1955. június 1-én kellett megkezdeni. A vizsga letétele a szállítási dolgozók részére kötelező volt, de a vizsgáztatás egyéni jelentkezés alapján történt. Erre a célra a minisztériumok a vizsgáztatás ütemezésében meghatározott időszak előtt az érdekelteket ellátták a „Jelentkezési lap szállítási szakvizsgára” elnevezésű nyomtatvánnyal. A szállítási dolgozók a kitöltött jelentkezési lapot Budapesten a felletes minisztérium szállítási osztályának, vidéken a területileg illetékes megyei tanács vb. igazgatási osztálya keretében működő szállítási előadónak küldték meg. A beküldött jelentkezési lapok alapján történt a vizsgák időpontjának ütemezése, amiről a jelentkezőt legalább két héttel korábban értesítették. A KSZT a vizsgák szervezése és általában a vizsgáztatással kapcsolatos ügyek intézése céljából Szállítási Képesítő Bizottságot állított fel. Az eredményes vizsgát tett dolgozók a Bizottságtól bizonyít-

ványt kaptak. E szakképzettség megszerzését a Munkakönyvben is fel kellett tüntetni. 1956 őszéig a vizsgára köteleztettek mintegy 95 %-a eredményes vizsgát tett. A szakmai képzés fokozása érdekében az egyes tárcák szállítási értekezleteket szerveztek. Már ekkor javasolták, hogy az alapfokú vizsga után szervezzenek közép és felső fokú szállítási vizsgát és tarifőri tanfolyamot is.<sup>14</sup>

A továbbképzéssel kapcsolatban Csoltó László hangsúlyozta, hogy a KSZT Titkársága mindig nagy súlyt helyezett arra, hogy a gazdasági tárcáknál megfelelő létszámú szállítási szervezet működjön az illető népgazdasági ág szállításainak helyes megszervezése és megfelelő végrehajtása érdekében. A fuvaroztatóknak fontos szerepük van a szállítási munkában. Azokon az érintkezési felületeken, amelyen a fuvaroztatók tevékenysége az egyes közlekedési ágak üzemviteléhez kapcsolódik, a munkának különösen szervezeten, az egyes munkamozzanatoknak folyamatosan, zökkenőmentesen kell lebonyolódni, a közlekedés és a vállalatok, üzemek szállítási munkájának fogaskerékszerűen kell egybekapcsolódni. A gazdasági tárcák teljes mértékben támogatták a szállítási szervezetre és a szállítási dolgozók szakmai tudásának fokozására irányuló törekvéseket. Néhány hiányosság azonban tapasztalható volt. Az egyik az, hogy a gazdasági tárcák, illetve az országos hatáskörű szervek többnyire csak az irányításukhoz közvetlenül tartozó vállalatoknál törődtek a szállítási szervezetekkel és az ezzel összefüggő szakmai oktatással. Azok a vállalatok és üzemek, amelyek irányítását valamely városi, járási vagy megyei tanács látta el, már többnyire kívül estek a minisztériumok gondoskodási körén. Ezen a területen még távolról sem volt minden rendben a szállítási szervezeteket és az oktatást illetően. A tanácsi vállalatok és üzemek többségénél még nem volt kellően szabályozva a szállítási előadói ügykör, és az sem volt szabályozva, hogy az a dolgozó, aki ezt a munkakört ellátta, a megfelelő szakvizsgát köteles letenni. A mezőgazdasági termelőszövetkezetekben pedig nem volt szállítási szervezet, így szó sem lehetett a szállítási szakképzettség biztosításáról. Utóbbi probléma rendezése a Földművelésügyi Minisztériumra várt.<sup>15</sup>

A szállítási dolgozóknak ekkor már két fokozatú képesítésük volt. Az alsó fokú képesítést azoknak a szállítási dolgozóknak kellett megszerezni, akik munkakörükben csak egy-egy részfeladatot láttak el, nem önállóan végezték a munkájukat. Felsőfokú képesítést kellett szerezni azoknak a szállítási dolgozóknak, akik önállóan, vezető beosztásban dolgoztak. Ezt a rendelkezést a KSZT 1961-ben hozta.<sup>16</sup>

Sokszor hangsúlyozták, hogy a közlekedés jó megszervezésének alapfeltétele a jól képzett szakember. A kormányzat felhatalmazta az ágazati minisztert, hogy ágazatában határozza meg a munkaköri képesítést és gondoskodjon az ágazati feladatokat ellátó szakemberek továbbképzéséről. Ezt a kötelezettséget tanácsi szinten a tanácsok végrehajtó bizottságai szakigazgatási szerveink irányításáról szóló 1023/1967. /VIII.8./ Korm. számú rendelet írta elő.

Az első, továbbképzésnek számító értekezletet a megyei, fővárosi közlekedési szakigazgatási szervek részére a KPM Tanácsi Közlekedési Főosztálya 1964. december 4-én tartotta. Ennek az országos értekezletnek „Az út-, hídkezeszter készítésével kapcsola-

tos feladatok” és a „Tanácsi szakigazgatási szervek irányító, tevékenységének értékelése és a további feladatok” volt a napirendi pontja. 1965-ben az út és hídfenntartás volt a továbbképzés témája.

1966-ban elsőrendű kérdésként szerepelt a tanácsi úthálózat fejlesztés feladata, 1967-ben a fő téma a közlekedéspolitikai célok ismertetése volt. 1968-ban a továbbképzés elmaradt, 1969-ben Parádon 2x5 napos továbbképzésen 38, illetve 37 személy vett részt. Megvitatták a hatáskörök leadásával kapcsolatos kérdéseket. Egyöntetű panaszként hangzott el, hogy járási szinten a feladatok elvégzéséhez nincs megfelelő szakember biztosítva. 1970-ben szintén Parádon 2x6 napos tanfolyamot szerveztek, amelyen 37-37 személy vett részt. Tíz előadás hangzott el és 187 kérdésre kaptak választ a résztvevők.<sup>17</sup>

Napirenden volt a gépjármű ügyintézők képzése és továbbképzése is. Erre azért volt szűkség, mert az 1970-es évek közepén már az, autóbuszok 60 %-át, a tehergépkocsik mintegy 75 %-át közútek üzemeltették. Az üzemeltetés körülményei az idők folyamán sokat változtak. A gépjármű ügyintéző egyre inkább olyan szakembernek minősült, akinek sokrétű ismeretekkel kellett rendelkeznie. Ennek megfelelően az ügyintézők alapképzése is jelentős változáson ment keresztül. A korszerűsítés következtében kialakult óraterv az alábbi volt:

Tantárgy	Elmélet Óra	Gyakorlat
Gépjármű üzemeltetési és üzemviteli ismeretek	82	13
Műszaki igazgatási ismeretek	56	–
Munkaügyi ismeretek	16	–
Politikai és vezetési ismeretek	16	–
Összesen:	170	13

A gépjármű ügyintéző tanfolyamokon általános volt az esti képzés.

A gépjármű ügyintézők továbbképzése 1972-ben kezdődött. A továbbképzés tanfolyami keretek között történt és mindig egy-egy téma köré csoportosultak az előadások. Az első tanfolyam felújító jelleggel azoknak az ismereteknek az elsajátítását biztosította, amelyek a jogszabályok változása miatt váltak szükségessé. Továbbképző tanfolyamot szerveztek az energia takarékossgal összefüggő gépjármű ügyintézői feladatoktól. Egy másik tanfolyam témája a korszerű gépjárműüzemeltetés volt. 1978-80-ban 14 tanfolyamon 2566 fő, 1980-81-ben 20 tanfolyamon 3400 fő vett részt.<sup>18</sup>

\*\*\*

Középiskolai szinten 1955-ben Budapesten kezdődött az autóközlekedési szakemberek képzése. Az első érettségiző osztály ballagási ünnepségéről 1959-ben a Közlekedési Közlöny is beszámolt:

„Az Autóközlekedési Technikum IV. osztályának növendékei 1959. május 16-án, szombaton, 20 órakor tartották ballagási ünnepélyüket, amin megjelent a KPM képviselőjében Badacsonyi György, a KPM Személyzeti és Munkaügyi Főosztályának vezetője, Feledy Béla., a KPM VI. Autóközlekedési Főosztályán a műszaki osztály vezetője, Szentaskó Antal, az Autófenntartó Ipari Tröszt igazgatója, az autóközlekedési vállalatok számos dolgozója, az iskola tanári kara, I-III. osztályos növendékei és nagy számban a szülők, valamint a rokonok.

A tanteremből induló és a folyosókat diák minőségben utoljára bejáró tanulók lampionokkal és vándortarisznyával a vállakon, osztályfőnökeik vezetésével az iskola udvarán gyülekeztek a Technikum nemzeti és vörös zászlói alatt. Az ünnepségen elsőként Kázmér Tibor, az Autóközlekedési Technikum igazgatója mondott beszédet. Többek között figyelmeztette a fiatalokat, hogy eddigi tanulmányaikra: az érettségi vizsgával teszik majd fel a pontot. Ezért egyelőre minden ballagó vén diáknak a ballagás után is a legkeményebb tanulás a feladata. Befejezésül szakmájuk szeretetére, megbecsülésére, a szocialista népgazdaság odaadó szolgálatára intette az életbe kilépő diákokat.

Feledy Béla üdvözölte és átvette az iskolától az idén végzett technikusokat az 'autóközlekedési szakma, az autóközlekedési vállalatok számára. Nagy hatású beszédében rámutatott: miként az egész autóközlekedés, éppúgy a most végzett fiatalok előtt is ragyogó jövő áll. A második öt éves terv időszakában autóközlekedésünk kapacitása többszörösére növekszik. Ilyen fejlődéshez a jól képzett szakemberek nagy tömegére van szükség, ugyanakkor az ilyen fejlődés az egyéni boldogulás előtt is szélesre tárja a kapukat. Ezután közvetlen hangon volt iskolájuk, tanáraik megbecsülésére az új munkahelyen a régi szakmunkások iránti tiszteletre és nagy szerénységre intette a fiatalokat. Még hosszú évek telnek el – mondotta –, amíg az itt tanultak szorgalmas gyakorlati munka révén valódi tudássá válnak a végzett tanulók fejében. Végül köszönetet mondott a technikum igazgatójának, tanári karának, KISZ szervezetének, a Szülői Munkaközösségnek – más oldalról a szülőknek az áldozatos nevelő munkáért és ígéretet tett arra, hogy szeretettel, féltő gondnal vezetik be a szakma nehézségeibe az új technikusokat...

A szépen megrendezett ünnepséget a Technikum közelében autón lebonyolított „ballagás” fejezte be. Az ünnepség rendezése dr. Csendes Béláné igazgatóhelyettes és Csapó Sándorné szülői munkaközösségi elnök gondosságát dicsérte. Az ünnepség után vidám majális keretében még sokáig együtt maradtak a tanárok, szülők és diákok. ...”

Az autóközlekedési technikumban ekkor 34 tanuló végzett. Ez a szám végtelenül kicsi volt ahhoz képest, amennyire szüksége volt az autóközlekedési szakmának. Ekkor még egyedül ez a technikum foglalkozott az országban autóközlekedési technikusok képzésével. A szakemberek hangsúlyozták, hogy a középkader szintű autós szakemberek képzését sürgősen meg kell oldani, mert csak úgy biztosítható az, hogy a sok százmilliót érő autóállomány jó kezekben legyen és az autóközlekedés még eredményesebben segítse a népgazdaságot.”



Az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet Autóközlekedési kutatások 1964 c. könyvében foglalkozott az autóközlekedés oktatási intézményeinek fejlesztési irányjaival is. A tanulmány hangsúlyozza, hogy a közúti közlekedés fejlődése várhatóan intenzív ütemű marad, ami a munkaerőszükséglet tekintetében fokozott igényt támaszt. Másrészt a közúti fuvarozás végrehajtásában egyre nagyobb szerephez jutnak a forgalom-irányítás és szervezés haladó módszerei. Ebből a két előfeltételből következik, hogy a jövőben a szakképzés területén számolni lehet:

1. A munkaerőszükséglet és utánpótlás mennyiségi növekedésével,
2. A szakmai kiképzés színvonalának fokozásával.

Tisztában kell lenni azzal is, hogy a speciális autóközlekedési szakképzés fejlesztésére vonatkozó elképzeléseknek be kell illeszkedniük az iskolai képzés távlati terveinek keretei közé.

A kiképzési folyamat vázlatát az 89. ábra szemlélteti.

A szakképzés fejlesztésével kapcsolatban két alapelvet tartottak szem előtt:

1. A különböző szintű oktatási intézményeket kerek egészé fogják össze, a kiképzési ismeretanyag lépcsőzetesen illeszkedik egymáshoz. Csak ilyen eljárással biztosítható a zavartalan tanulmányi átmenet a magasabb színvonalú kiképzést nyújtó oktatási intézményhez.
2. A kiképzés nem lehet egyoldalú. A gyakorlati élet elmélyült és alapos szakismeretek mellett általános szakmai műveltséget kíván. Ez az oka annak, hogy az elsősorban műszaki ismeretekre hivatott intézmények tanulmányi programját forgalmi-kereskedelmi ismeretekkel javasoljuk kibővíteni. Ugyanezt az eljárást alkalmaztuk fordított esetben is.

A szakmai képesítés szempontjából az előképzettséget biztosító oktatási intézményeket két csoportra oszthatjuk:

Az első csoportba

1. az autóközlekedési szakközépiskolák
2. az autóközlekedési felsőfokú technikumok,

a második csoportba

1. a gimnáziumok és
2. az egyetemek tartoznak.

Az autóközlekedésnek a kiképzés tartami részére, színvonalára vonatkozó igényeit az első csoportba sorolt oktatási intézményeknél lehet elsősorban érvényesíteni:

- a) a már működő két technikum közül az egyiket közgazdasági, a másikat műszaki jellegű szakközépiskolává kell átalakítani,
- b) gondoskodni kell forgalmi-kereskedelmi kiképzést nyújtó szakközépiskolák szervezéséről,

c) a felsőfokú technikum tanulmányi programját ki kell bővíteni és új tanszakok szervezésével a kiképzési profilt az igényeknek megfelelően szélesíteni kell.

Biztosra vehető, hogy az autóbuszközlekedési szakközépiskolák kiképzési kapacitása nem lesz elegendő a szakmberszükséglet fedezésére. Fel kell készülni arra, hogy a szükséglet egy részét gimnáziumi érettségi bizonyítvánnyal rendelkező munkavállalókkal kell kielégíteni.

Az egyetemi kiképzés általában nem lehet tekintettel arra, hogy a végzett hallgatók a gazdasági élet melyik területén kerülnek ténylegesen alkalmazásra. Mind a gimnáziumi, mind az egyetemi végzettség után kívánatos annak a speciális ismeretanyagának az elsajátítása, amely az érdekelteket a részükre kijelölt munkakör ellátására képesíti. Ezt a kiegészítő szakmai ismeretanyagot a szakvizsgák hivatottak megadni.

A működő oktatási intézmények átszervezésével kapcsolatos javaslatok:

1. a jelenlegi technikumokat szakközépiskolákká,
2. a felsőfokú technikumot autóközlekedési főiskolává javasolták átalakítani.

Az elemzés szerint az oktatás új konstrukciójába a tisztképző intézet a jelenlegi kiképzési profiljával nem illik bele. Ennek az intézménynek a működéséről azonban a jövőben sem lehet lemondani. Miután a forgalmi- kereskedelmi szakterületen a vezető állásnak minősíthető munkakörök betöltését szervezett kiképzés nem előzte meg, a megoldás önként kínálkozott. A tisztképző tanfolyamot autóközlekedési főtisztképző intézetté kell átszervezni, tanulmányi programját olyan tárgyakból összeállítva, amelyek az új rendeltetésre azt alkalmassá teszik.<sup>20</sup>

A KPM és a megyei tanács VB felügyelete alá tartozó közlekedési és távközlési szakközépiskolák 1969-ben az alábbi városokban voltak:

Közlekedési szakközépiskola, autóforgalmi igazat: Budapest, Miskolc, Győr, Zalaegerszeg.

Gépjárműtechnikai szakközépiskola: Budapest (2 iskolában), Miskolc, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr, Veszprém, Fót, Nyíregyháza., Székesfehérvár, Szombathely.

Volt még vasútforgalmi, vasútgépészeti, út- és vasútépítési, vasúti távközlő- és biztosítóberendezési, postaforgalmi, közgazdasági és hajózási szakközépiskola.<sup>21</sup>

A következő években további városokban is létesítettek egy-egy iskolában közlekedési szakközépiskolai osztályokat.

A közlekedés- és postaügyi miniszter 1971-ben részletesen szabályozta a közlekedés, posta és hírközlés ágazataihoz tartozó szakmákat, az ágazathoz tartozó szakmákban szervezett vállalati tanfolyamok térítési és egyéb díjait, a szakmunkásképzés óraterveit.<sup>22</sup> A közúti közlekedés vonatkozásában a 300 sz. Autószerelő, 305 sz. Karosszéria lakatos és 602 sz. gépjárművillamossági szerelő tanfolyamok óraterve az alábbi volt:

<b>Tanfolyamok időtartama:</b>	<b>Tanfolyamok (heti/összes óraszám)</b>		
34. hét	300. sz.	305. sz.	602. sz.
Politikai ismeretek	1/34	1/34	1/34
Matematika	2/68	2/68	2/68
Fizika	1/34	1/34	1/34
Kémia	1/34	–	1/34
Szakrajz	3/102	2/68	2/68
Anyag- és gyártásismeret	2/68	3/102	2/68
Elektrotechnika	1/34	1/34	2/68
Szakmai ismeretek	–	–	3/102
Üzemgazdaságtan	0,5/17	–	0,5/17
Szerkezetan és szerelési ismeretek	3,5/119	3/102	–
Ipari elektronikai alafogalmak	–	–	0,5/17
<b>Előzetes termelési gyakorlat:</b>			
Általános iskolát végeztek	120 hét	120 hét	120 hét
Középiskolát végeztek	68 hét	42 hét	68 hét
Irányított termelési gyakorlat	39/1326	40/1360	39/1326
Kiegészítő szakmai oktatás	2/68	2/68	2/68

\*\*\*

A magyar közlekedési üzemmérnök-képzés vasúti üzemmérnök-képzéssel kezdődött. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium vasúti főosztálya 1951-ben kezdeményezte és kiharcolta, hogy kizárólag saját céljait szolgáló főiskolája legyen. Az új egyetemet a Népköztársaság Elnöki Tanácsának 19/1951. számú (Magyar Közlöny 1951. évi 96. szám) törvényerejű rendelete mint kétszakos (vasútépítés és vasúti üzemeltetés) műszaki egyetemet hívta létre a KPM szakfelügyelete alatt. Az egyetem 1951 őszén Szegeden kezdte az első évfolyamot. Szeged mint fejlett egyetemi város alkalmas volt arra, hogy egy újonnan született egyetem bölcsője legyen, ebből a szempontból a szervezéssel megbízott Oktatási Minisztérium választása helyes volt, de szakmai szempontból ez még nem volt elmondható. Szegeden a szükséges, kellő színvonalú szakkaderek nem voltak biztosíthatók, Budapest pedig távol volt. A MÁV helyi szervei az adminisztratív személyzetet biztosították.

Az Elnöki Tanács 1951. évi 28. számú határozatával (Magyar Közlöny 1951. október 7-i. 145. szám) az egyetemet az első év befejeztével Szolnokra helyezte át. Ezt az elhatározást elsősorban kultúrpolitikai elgondolás idézhette elő, de Budapest közelsége miatt szakoktatókkal is könnyebb volt az egyetemet ellátni. Új talán kissé túlméretezett palotát kapott volna az egyetem, Szolnok pedig egy egyetemi városrészt. Az építkezés 1952-ben megindult, de 1953-ban a beruházások csökkentése miatt lekerült a napirendről. A kormányzat foglalkozni kezdett az egyetemi oktatás túlzott szakosításnak

mérséklésével, az egyetemek összevonásával, így azzal is, hogy a szolnoki közlekedési műszaki egyetemet beolvasztják valamelyik budapesti műszaki egyetem keretébe. A budapesti Építőipari Műszaki Egyetem következetes álláspontját elfogadva, a vasút-építő szakot ekkor visszacsatolták, a hallgatókat Szolnokról Budapestre telepítették át. Szolnokon ekkor csak egy kar, az üzemeltető mérnökképzés maradt. 1953. július 1-ével a szolnoki Közlekedési Műszaki Egyetem az Oktatási Minisztérium felügyelete alá került. 1954-ben a Vontatási és Vasútépítési, 1955-ben a Közlekedésgazdaságtani, 1956-ban a Gépjárműszerkezet-tani Tanszék megszervezésére került sor. Már 1953-ban felvetődött, hogy ha a feltételek biztosítva lesznek, a kart Budapestre helyezik. Ezt a tervet 1955-ben elfogadták. A műszaki felsőoktatás átszervezésére vonatkozó 31. számú törvényerejű rendelet a közlekedési Üzem-mérnöki Kart a budapesti Építőipari Műszaki Egyetem harmadik karává szervezte át, és ezt a szervezeti formát még az 1957. augusztus 1-re határidőzött teljes Budapestre telepítés előtt 1956. szeptember 1-ével érvénybe léptette. Ugyanekkor történt intézkedés az egyetem nevének Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemre történő megváltoztatásáról és az elsőéves hallgatók Budapestre helyezéséről. A kormányrendelet végérvényesen két szakot: vasúti és gép-jármű üzemeltetési szakot rendszeresített. 1954-ben a közlekedési üzem-mérnöki karon megindult a levelező oktatás is.

A Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán a MT 1035/1956/V.19./sz. határozata alapján 1956-ban megkezdődött a gazdasági üzem-mérnök képzés. Az oktatás az első években két szakon, a közlekedési és az építési szakon majd az 1974-1975-ös tanévtől amikor az építési szak átkerült az Építésmérnöki Karra, a gazdasági mérnöki szakoktatás az általános közlekedési és a járműtechnikai ágazaton történt. A döntően közlekedés területén dolgozó mérnökök átfogó közgazdasági szemléletre és gazdasági ismeretekre tettek szert ezen oktatási forma keretében, amit egyre hatékonyabban tudtak alkalmazni mindennapi munkájukban.<sup>23</sup>

A Közlekedési Üzem-mérnöki Kar fennállásának első tíz évében 320 diplomás került kibocsátásra, akik közül mintegy 2/3-an vasútüzemi szakosak voltak. 1960-ban az első évfolyamon mintegy 80-90 fő, az esti és levelező tagozaton 60-70 fő volt a hallgatók száma, A beiskolázottaknak ekkor már több mint a fele gép-járműüzemi szakos hallgató volt.<sup>24</sup> 1967. év végéig a nappali tagozaton 428 vasúti és 376 gép-járműtagozatos, az esti és levelező tagozaton 62 vasúti és 56 gép-járműtagozatos hallgató kapott diplomát. A KPM területén ekkor mintegy 550 közlekedésmérnök dolgozott, 350 fő a vasútnál és 200 fő a KPM autóközlekedésnél. A szervezett autóközlekedés tekintélyes része nem a KPM tárcához, hanem más főhatóságokhoz, illetve tanácsokhoz tartozott, ahol a közlekedésmérnökök forgalmi és műszaki üzemeltetési munkakörben, többen vezető állásban dolgoztak. Több mint ötven közlekedésmérnök oktatóként szolgált a közlekedési szakemberképzés ügyét.<sup>25</sup>

\*\*\*

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium és a Közlekedéstudományi Egyesület 1966. június 7-én országos oktatási ankétot rendezett Budapesten, a KPM Vasúti Főosztály kultúrtermében az oktatási reformmal összefüggő szakoktatási problémákról.

Az elnöki megnyitó előadást dr. Csanádi György miniszter tartotta. Elmondta, hogy most először hívtuk össze közös tanácskozássra a Művelődésügyi Minisztérium, a Munkaügyi Minisztérium, az Országos Tervhivatal vezetőit, a KPM-el különböző szinteken együttműködő oktatási intézmények képviselőit és a szakemberképzés szempontjából leginkább érdekelt közlekedési-hírközlési dolgozókat. A közlekedési tárca nagy jelentőséget tanúsít az oktatási kérdéseknek. A szállítási és hírközlési feladatok megoldásában, a javítóiparban, valamint a közlekedésépítésben elért eredményekben benne van az oktatók munkája is. A tudomány és a technika fejlődése világszerte, így hazánkban is időszerűvé tette az oktatás fejlesztését, korszerűsítését.

Az ankét vitaindító előadását Horn Dezső, a közlekedés- és postaügyi miniszter első helyettese tartotta. Összefoglalta az oktatási reform célkitűzéseit, majd oktatási szintenként vázolta a KPM előtt álló feladatokat. A tárca területén – az építőipart kivéve – 1966-ban 45 000 szakmunkás dolgozott. Az elméleti oktatás megoldása a Munkaügyi Minisztérium feladata, a gyakorlati oktatás megoldása a közlekedési tárcáé volt. A tárca területén sok helyen elavultak, vagy hiányosak voltak a gyakorlati oktatás tárgyi feltételei. Több helyen a személyi feltételek sem voltak megfelelőek. Oktatással csak olyan személyeket szabad megbízni, akik lépést tartanak a fejlődéssel. A tárca középfokú szakembereinek képzését ekkor a KPM felügyelete alá tartozó hét ipari: autóközlekedési, útépitési, híd- és vízműépítési, vasútgépészeti pályafenntartási és távközlési, kettő forgalmi: vasútforgalmi és postaforgalmi és egy közgazdasági technikum szolgálta. Ezek a technikumok évente mintegy 1200 nappali és 2000 esti-szociális hallgatót vettek fel. A technikumokon kívül a tárca felügyelete alatt 2, tanácsai felügyelet alatt 13, a Munkaügyi Minisztérium felügyelete alatt 5 szakközépiskola nyújt olyan szakmákban képesítést, amelyek elsősorban a KPM területén hasznosíthatók. Az oktatási reform keretében a technikumok és a szakközépiskolák új típusú szakközépiskolákká alakultak át. A meglévő iskolákon kívül a KPM további helyeken is tervezett szakközépiskolákat indítani oly módon, hogy a tantermeket a tanácsok, a tanulmányhely pedig a tárca biztosítja. 1966-ban már három felsőfokú technikum működött a tárca területén: Felsőfokú Vasútforgalmi Technikum Szegeden, Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum és Felsőfokú Távközlési Technikum Budapesten. Már ekkor tervezték a hajózásnál, a vasúti műszaki szakoknál, az út- és műtárgyépítésnél és fenntartásnál, valamint a posta műszak és forgalom területét felölelő felsőfokú technikumok szervezését. A KPM célul tűzte ki a felsőfokú technikumok főiskolává történő átszervezését.

A Közgazdaságtudományi Egyetemen 1964-től nappali, esti és levelező oktatással közlekedési szak is működött.

A tárca területén a dolgozók összlétszámának mintegy 5%-a tanult tovább. Az ilyen címen kiadott pótszabadság kb. 770 dolgozó teljes évi munkaidejének felelt meg, Más tárcához viszonyítva a KPM-nél kiemelkedően nagyarányú volt a tanfolyami képzés.

A közlekedés és a hírközlés sajátosságai indokolták és indokolják ezeknek a tanfolyamoknak a létét.<sup>26</sup>

\*\*\*

Az 1960-as évek elején az új oktatási reform eredményeként megkezdődött a felsőfokú technikumok rendszerének a kiépítése. A gyors ütemben fejlődő gépjárműközlekedés szakemberszükségletének enyhítése, illetve kielégítése céljából létrehoztak a Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikumot. A Technikum műszaki-üzemeltetési és forgalmi-kereskedelmi szakkal rendelkező tanszéki rendszerben működő felsőoktatási intézmény volt. Az intézmény tanszékei és tantárgyai az alábbiak voltak:

1. Általános tanszék.

Tantárgyak:

Marxizmus-Leninizmus,  
Idegen nyelv,  
Testnevelés,  
Matematika,  
Fizika,  
Elektrotechnika,  
Ábrázoló geometria.

2. Forgalmi és kereskedelmi tanszék.

Tantárgyak:

Közlekedési ismeretek,  
Közlekedési és gazdasági földrajz,  
Forgalmi ismeretek,  
Kereskedelmi ismeretek,  
Fuvarjog és díjszabás,  
Személyszállítás,  
Áruismeret és csomagolótechnika,  
Szállítmányozás.

3. Gépjármű és technológiai tanszék.

Tantárgyak:

Belsőégésű motorok,  
Gépjárműszerkezetek,  
Gépjárművizsgálatok,  
Gépjárművek villamos berendezései,  
Anyagismeret és technológia,  
Gépjárműjavítás és technológiája,  
Munkavédelem.

4. Közlekedésüzemi és gazdasági tanszék.

Tantárgyak:

Tervgazdálkodás,  
Közlekedésgazdaságtan,  
Üzemszervezés,  
Üzemgazdaságtan,  
Könyvvitel és pénzügytan,  
Jogi ismeretek,  
Statisztika,

5. Mechanikai gépelemek tanszék.

Tantárgyak:

Mechanika,  
Gépelemek,  
Géprajz,  
Általános géptan,  
Anyagmozgató gépek,  
Méréstechnika.

A hallgatók félévenként vizsgáztak, illetve eleget kellett tenni az aláírás követelményének. Egy félévben általában hat vizsga volt. A vizsgákon kívül a negyedik félév végén a műszaki üzemeltetési szakon matematika és mechanika, a forgalmi-kereskedelmi szakon matematika és gépjárműszerkezetek tárgyakból alapszigorlatot kellett tenni minden hallgatónak. A hatodik félév végén, esti és levelező tagozaton a hetedik félév végén mindkét szakon végszigorlatok letételével fejezték be tanulmányaikat a hallgatók. A végszigorlatokra Állami Vizsgáztató Bizottság előtt került sor.

A végszigorlatok tárgyai voltak:

Műszaki üzemeltetési szakon: Marxizmus-Leninizmus, Gépjárműszerkezetek, Gépjárműjavítástechnológiája.

Forgalmi-kereskedelmi szakon: Marxizmus-Leninizmus, Forgalmi ismeretek, Fuvarjog és díjszabás, Üzemszervezés, Üzemgazdaságtan.

Mindkét szakon gyakorlati oktatás is volt. A nappalos hallgatók az utolsó tanulmányi évben a hivatásos személy- és gépjárművezetői jogosítványt is kötelesek voltak megszerezni.

Az oktatás a nappali tagozaton 1962 októberében kezdődött. A műszaki üzemeltetési szakra 40, a forgalmi-kereskedelmi szakra 30 hallgatót vettek fel. Az esti és levelező tagozaton 1963 februárjában kezdődött a tanulmányi munka. Az esti tagozat műszaki szakra 30, a levelező tagozat műszaki szakra 30, a levelező tagozat forgalmi szakra 30 pályázót vettek fel. Az 1963/64-es tanév hasonló keretszámokkal indult, a későbbiekben a keretszámokat a szükségleteknek megfelelően alakították. Esti és levelező ta-



gozatra azok a dolgozók jelentkezhettek, akik a 22. életévüket betöltötték, de 45 évnél nem idősebbek és legalább ötéves szakmai gyakorlattal rendelkeztek.

A Technikum közvetlen felügyeletét a közlekedés- és postaügyi miniszter, általános felügyeletét a felügyeletet gyakorló miniszterrel egyetértésben a művelődésügyi miniszter látta el. A Technikum az oktatás színvonalának emelése érdekében szoros kapcsolatot tartott a képzés szakirányának megfelelő intézményekkel és üzemekkel, a KPM illetékes főosztályával, az Autóközlekedési Vezérigazgatósággal, az Autófenntartó Ipari Trösztel, az Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetemmel és az Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézettel.

A Technikum az 1963/64. tanévtől az Autóközlekedési Vezérigazgatóság irányítása alatt működött. Nappali tagozatra a középiskolák utolsó éves tanulói, régebben érettségizettek közül pedig a 35 évnél fiatalabbak jelentkezhettek. A műszaki üzemeltetési szakon végzett hallgatók az autóközlekedési és autójavító vállalatok műszaki szakszolgálatánál szaktechnikusi, vezető technikus, üzemvezető és egyes üzemmérnöki munkakörök betöltésére, a forgalmi-kereskedelmi szakon végzett hallgatók a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálatnál a felsőbb irányító munkakörök és egyes üzemmérnöki munkakörök betöltésére nyertek képesítést.

A Felsőfokú Gépjárműközlekedési Technikum az 1965/66. tanév felvételi vizsgáira jelentkezők részére előkészítő tanfolyamot szervezett. A tanfolyamra 1964. december 15-ig lehetett jelentkezni. Az önköltséges tanfolyam részvételi díja 450 Ft volt, 1965 január elején kezdődött és hat hónapig tartott. Az oktatás hetenként három alkalommal az esti órákban történt.<sup>27</sup>

\*\*\*

A KPM kezdeményezésére a Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kar dékánjának vezetésével megvizsgálták a Közlekedésmérnöki Karon végzett oktatás tapasztalatait és javaslatot tettek a szak oktatási célkitűzéseinek, tantervének és tananyagának továbbfejlesztésére is. A bizottság 1968 elején fejezte be a felmérést. Az értékelő jelentés főbb megállapításait és javaslatait a Közlekedési Közlöny is közölte.<sup>28</sup>

A jelentésben az elhelyezkedéssel és a továbbfejlesztéssel kapcsolatban az alábbi szerepel:

„A közlekedésmérnökök elhelyezkedése, pontosabban beilleszkedése a közlekedési üzembe – úgyszólván a legutóbbi időig – számos nehézség, zavaró körülmény közepette valósult meg. A nehézségek elsősorban azokkal az objektív problémákkal voltak kapcsolatban, amelyek tulajdonképpen magának a szaknak a hazai szervezését indokolták, hogy ti. a közlekedés üzemvitelének tudományosan megalapozott módszerei még nem, vagy csak alig honosodtak meg. A közlekedésmérnöki munkaköröket sem tudták még a megfelelő pontossággal körülhatárolni. Tulajdonképpen a közlekedésmérnöki munkaköröket maguknak az új közlekedési (üzem) mérnököknek kellett kialakítaniuk, a közlekedésmérnöki tevékenységet nekik kellett meghonosítaniuk és elterjeszteniük hazánkban!

Számottevő erőfeszítésbe került, különösen az első években a közlekedés üzemében jelentkező egyes szubjektív ellenállás leküzdése is, főleg azokon a szakterületeken, amelyekben korábban mérnökök egyáltalán nem, vagy csak alig dolgoztak. Ezért sokan ott is hagyták eredeti munkahelyüket sőt némelyek még a közlekedést is...”

A közlekedésmérnöki szak továbbfejlesztésével kapcsolatban az alábbi célkitűzéseket fogalmazták meg:

„A közlekedés számára olyan szocialista szellemű, széles látókörű, korszerű műszaki és gazdasági, üzemtani, továbbá irányítás- és vezetésméleti ismeretekkel rendelkező mérnökök képzése a cél, akik egyetemi tanulmányaik alapján alkalmasak:

- a közlekedés műszaki fejlesztési és kutatási feladatainak ellátására,
- a közlekedés automatizálási lehetőségeinek kidolgozására,
- a közlekedéstechnológia fejlesztésére,
- a beruházások műszaki-gazdasági előkészítésére,
- a közlekedési ágazatok távlati tervezésére,
- a közlekedési (elsősorban vasúti, közúti, városi közlekedési) ágazatok koordinálására,
- a szállítási folyamathoz kapcsolódó hírközlési és anyagmozgatási, valamint javítási rendszerek és technológiák fejlesztésére....

Az autóközlekedési ágazatot végzetek az általános közlekedésmérnöki feladatok ellátásán túlmenően felkészültek:

- a műszaki és forgalmi technológiai folyamatok iratnyitására, tervezésére és fejlesztési elveinek kialakítására,
- létesítmények és eszközök optimális üzemeltetésére,
- a járművekkel és utakkal szemben támasztott korszerű követelmények meghatározására,
- a szállítási szükségleteknek megfelelő típusösszetételű járműállomány meghatározására,
- az egyes járműtípusok alkalmazási területének kidolgozására,
- a közúti szállítási technológia, valamint a forgalomtechnika fejlesztésére..”

Az Egyetem ekkor már 12 éve bocsátott ki közlekedésmérnököket és a felmérés összegezéséből az is kitűnik, hogy a közlekedésmérnökök ekkor már fontos tényezői voltak a magyar közlekedésnek, különösen a vasúti és gépjárműközlekedés működésének, további fejlődésének. A VOLÁN Autóközlekedés c. lapban 1972-ben jelent meg a gépjárműüzemlésmérnökökről készült szociológiai tanulmány kivonatos ismertetése. A tanulmány szerint

„A gépjárműüzemlésmérnöki kar 1958-ban bocsátott ki először diplomásokat, 1969-ig 540-en végeztek a kar nappali és esti tagozatán. Az üzemlésmérnökök 71 %-a küldte vissza a 14 oldalas kérdőíveket, minek alapján:

- a BME közlekedésmérnöki karára jelentkezők többsége nem jelölte meg a jelentkezési lapon, hogy melyik szakot választja,

- a „tudatos pályaválasztók” közül többen hagyták el a közlekedést, mint a nem tudatos pályaválasztók
- a közlekedés területén dolgozó minden ötödik mérnök az igénybevételével kapcsolatban azt válaszolta, hogy „elfelejttem azt is, amit tudok”
- mérnökök 70 %-a kezdett a közlekedés területén dolgozni, a felméréskor csak 56 %-uk volt ott. A kezdeti időben főként azok léptek ki, akik feleslegesnek érezték magukat a munkahelyükön, de olyanok is voltak, akik úgy érezték, hogy munkájuk nem nyújt fejlődési lehetőséget. A vállalatok gyakran nincsenek tisztában az üzemmérnökök „küldetésével”, irreális elvárásokat támasztanak velük szemben. Sokszor mintha képzett díszletek lennének, javítják a vállalat szakember statisztikáját, a vezetés enged a kor és a „divat” követelményeinek, „beszerez” néhány egyetemet végzettet. Őt mérnök közül négy nem kapott megfelelő segítséget munkatársaitól, minden ötödik úgy érezte: akadályozták munkájában! A kezdő mérnökök sem szakmailag, sem kollégálisan nem kapták munkahelyüktől azt, amit vártak. S hogy miért? Röviden úgy fogalmaztak: nem az életkorral, hanem a felkészültséggel van a baj!”

A gépjárműüzemmérnökök 40 %-ának véleménye szerint 480 perces munkaidejéből kevesebb mint 100 percet, 74 %-uk két és fél óránál kevesebbet foglalkozik értelmes mérnöki munkával. A mérnökök háromnegyed része munkaidejének csak egyharmadában dolgozik megfelelő szintű feladaton. A mérnökök nagy része került igénytelen, nivótlan, szellemileg elfásult, a műszaki fejlődést csak kívülről szemlélő környezetbe. A bérrel a mérnökök 32 %-a, az elismeréssel 41 %-uk volt elégedetlen.

A mérnökök nehézségeik forrásaként elsősorban az alacsony színvonalú vezetést jelölték meg. Előrehaladásukat segítő tényezőként 25 %-uk a „támogatást”, 13 %-uk a „tudást” és 13 %-uk a „helyezkedést” jelölte meg.

A közlekedésben dolgozó beosztottak 63 %-a, a csoportvezetők 69-a tartotta főlegesenek egyetemi végzettségét a feladatokhoz képest.”

\*\*\*

Az oktatási reform során kialakított továbbfejlesztési célkitűzések keretében került sor a felsőfokú technikumok műszaki főiskolává történő átszervezésére. Az újonnan szervezett főiskolák üzemmérnököket, a BME-n okleveles közlekedésmérnököket képeztek.

A Magyar Népköztársaság Elnöki Tanácsa és a Minisztertanács döntése alapján került sor Győrben a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola közlekedési, közlekedésepítési, járműgyártási és távközlési karral történő alapítására. A kormány arról is határozott, hogy addig is, amíg a győri főiskola elkészül, Budapesten a közlekedésepítési kar három szakán kezdődjön meg az oktatás. A határozat értelmében Budapest belvárosában, a Szerb utca egyik erre alkalmassá tett épületében szakonként 40-40, összesen 120 elsőéves hallgatóval 1968 őszén megkezdődött a nappali tagozatos főisko-

lai hallgatók oktatása. Ezt a munkát megelőzve kezdődött meg a győri beruházás előkészítése és a beruházás elkezdés. (90. ábra)

A nagyszabású munkát irányító Művelődésügyi Minisztériumnak, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumnak Győr város tanácsa a legnagyobb igyekezettel sietett segítségére. A Gazdasági Bizottság 415 millió forintot bocsátott a beruházók rendelkezésére, a győri városi tanács pedig 74,4 millió forinttal járult hozzá az építkezéshez. A tekintélyes költségű beruházás lebonyolítására a MÁV jól bevált beruházási felügyelőségi rendszerében külön beruházó felügyelőséget alakítottak. A Főiskola építését a sajtó is figyelemmel kísérte.<sup>30</sup> (91. ábra)

A győri főiskola ünnepélyes megnyitása 1974-ben volt.<sup>31</sup> Áttelepült Szegedről a vasúti közlekedési tagozat vasútüzemi, valamint a vasúti biztosítóberendezési és irányítástechnikai szak, Budapestről pedig a közlekedéspítő karról a vasútgépészeti szak. A második tanévtől a főiskola 14 szaka közül 9 már Győrben volt (92–93. ábra)

A felsőoktatási reformjavaslatok keretében időközben a hagyományos kari-tanszéki rendszer helyett – külföldi tapasztalatok alapján – hazánkban elsőként ezt a főiskolát működtették intézeti és osztályrendszerben. Az új szervezeti rendszer lényege az, hogy a műszaki fejlesztési, a tudományos és nemzetközi ügyeket, amelyekkel korábban a tanszékek foglalkoztak, az intézet központi irányításba vonta. Az osztályokat pedig az oktató és nevelő munka mindent megelőző feladatainak zavartalan elvégzésével bízta meg. A főiskolán olyan intézeteket szerveztek, amelyek lehetővé tették a közlekedésben és a hírközlésben működő szakmai csoportok egy szervezetbe vonását. Így például a közlekedési és postai üzemi intézet a vasútüzemi, gépjárműüzemi és postaüzemi, valamint üzemgazdasági és szervezési osztályokra tagozódott.

Győrben a közlekedés és a távközlés addig nem létezett központját, hazánk legkorszerűbb felsőoktatási intézményét alakították ki. A főiskola később gróf Széchenyi István nevét vette fel, a közelmúltban pedig egyetemi rangra emelkedett.

\*\*\*

A közlekedés, ezen belül a közúti közlekedés területén folyó különböző szintű oktatás és képzés további átszervezését, szakosodását, fejlesztését részben terjedelmi okokból, részben azért sem tudjuk bemutatni, mert minden oktatási intézménynek terjedelmes története van, vagy feldolgozása még várat magára. Bízunk azonban abban, hogy ez a vázlatos összeállítás érzékelteti a korabeli szakemberképzés sokszínűségét, és a Tisztelt Olvasók között lesznek olyanok is, akik folytatják a témát.

## **Jegyzetek**

[1] Közlekedési Közlöny (Továbbiakban: KK) 1954/I.szám, I. 3.

[2] KK; 1954/30. szám, VII. 25.

- [3] KK.: 1956/6. . szám, II. 5.
- [4] KK.: 1957/30. szám, VII. 28.  
Az első tanfolyamszerű szakember-képzés 1953. november 1-én kezdődött. A különböző tanfolyamok Budapesten különböző helyeken voltak, nagy részüket a XIII. ker. Petneházy u. 41. sz. alatti helyiségekben bonyolították le.
- [5] KK 1957/3. szám, I. 20.
- [6] A KPM Autóközlekedési Tanintézet keretében az 1950-es évek végéig az alábbi forgalmi jellegű tanfolyamok voltak:  
Gépjárműforgalmi Tiszti Tanfolyam, Forgalmi Tisztviselői Tanfolyam, Szállítmányozási Tanfolyam, Forgalmi Műszaki Tisztviselői Tanfolyam, Gépjárműkalauzképző Tanfolyam, Árukezelői Tanfolyam. (KK., 1959/36. szám, IX. 6.)
- [7] KK.: 1959/36. szám, IX. 6.  
GÜSZ = Gépjármű Üzletszabályzat.  
Eleinte a forgalmi tiszti tanfolyamra nem tudtak csak érettségivel rendelkezőket beiskolázni, ezért a létszám biztosítása érdekében eltekintettek attól. Ez viszont a színvonal visszaesését eredményezte,
- [8] Forgalmi Utasítás a KPM felügyelete alá tartozó autóközlekedési vállalatok számára. Budapest, 1959.
- [9] KK.: 1965/43. szám, X. 24.
- [10] Teherforgalmi és Kereskedelmi Ügyviteli és Eljárási Utasítás. KÖZDOK; Budapest, 1969.  
A személyforgalom és kereskedelem eljárási és ügyviteli utasítása. KÖZDOK: Budapest, 1970.
- [11] A Volán Tröszt és Vállalatok statisztikai évkönyve: 1974. KÖZDOK: Budapest, 1975.
- [12] KK.: 1960/47. szám, XI. 20.
- [13] A Volán Tröszt és Vállalatok statisztikai évkönyve 1979. KÖZDOK, Budapest, 1980,
- [14] KK.: 1955/10 szám, III. 6., 18.SZám, V. 1. és 1960/23. szám, VI. 5.
- [15] KK.: 1962/12. szám, III. 25.
- [16] KK.: 1962/4. szám, I. 28.
- [17] KK.: 1970/32. szám, VIII. 9
- [18] KK.: 1982/31. szám, VIII. 1.  
Dr. Cseh Lajos: Gépjármű ügyintézők képzése és továbbképzése.
- [19] KK.: 1959/21. szám, V. 24.
- [20] Autóközlekedési kutatások 1964. KÖZDOK 1965.  
Dr. Papp Endre: Az autóközlekedés oktatási intézményeinek fejlesztési terve.
- [21] Közlekedésügyi Értesítő: 1969/5. szám, III. 3.
- [22] Közlekedésügyi Értesítő: A közlekedés- és postaügyi miniszter 1/1971. (Közl. Ért. 1.) KPM utasítása a szakmunkásképzés egyes kérdésiről. (I. 6.)
- [23] KK.: 1966/31. szám, VII, 29. és 1982/23. szám, VI. 6.
- [24] KK.: 1961/43. szám, X. 22.
- [25] KK.: 1968/25, szám, VI. 23.  
A Budapesti Műszaki Egyetem Továbbképző Intézete rendszeresen megszervezte a KPM által igényelt továbbképző tanfolyamokat. Ilyenek voltak például: az 1968/69. tanév őszi

félévében 36 féle tanfolyam közül választhattak alapképzettségüknek megfelelőt a jelentkezők. Az autóközlekedéssel kapcsolatos tanfolyamok voltak:

Az autóközlekedés műszaki fejlesztésének kérdései az új gazdasági mechanizmusban. 45 óra előadás, 15 óra konzultáció

Energiagazdálkodás a gépjárműközlekedésben. 10 óra

Gépjárművel felvezető gyújtás-áramkörei. 10 óra előadás, 2 óra konzultáció gyakorlat.

Közüti közlekedés műszaki szakértők továbbképzése. 96 óra.

Előadásmód és beszédtechnika vezetők és oktatók részére. 10 óra. (Közlekedésügyi Értesítő: 1968/21. szám, VII. 27.)

Az 1970. évi őszi félévben 29 tanfolyamot szerveztek, ezek közül a gépjárműközlekedéssel volt kapcsolatos:

Gépjárművek lengésvizsgálata. 12 óra.

Belsőégésű motorok mechanikai határfoka és munkafolyamata meghatározásának elméleti és gyakorlati problémái. 10 óra.

Könnyűszerkezetű járművek méretezése. 15 óra.

Válogatott fejezetek a járműjavítás területéről. 8 óra.

Járműalkatrészek javítása ráolvasztott műanyagbevonattal. 24 óra előadás, 6 óra gyakorlat.

Új és felújított gépjármű alkatrészek alkalmazásának műszaki gazdasági kritériumai. 8 óra.

Autóközlekedési telepek műszaki ellátási színvonaltervezésének időszerű kérdései. 20 óra.

A nomogramos ökonometria gyakorlati alkalmazásai a gépjárművek üzemeltetésénél. 16 óra. (Közl. Ért. 1970/16. szám, VIII. 26.)

Szintén a KPM kérésére az 1971. tanév első félévében 25 tanfolyamot szerveztek, ezek közül a közúti közlekedéssel volt kapcsolatos:

Közutak téli védelme. 20 óra,

Könnyűszerkezetű járművek méretezése. 30 óra,

A gépjárműközlekedés időszerű gazdasági kérdései. 24 óra.

A gépjármű üzemeltetés aktuális és perspektív problémái. 20 óra.

Korszerű darabárufuvarozási technológia mint a közlekedéspolitikai konvenció kísérleti laboratóriuma. 8 óra.

Az autóközlekedés néhány üzemgazdaságtani problémája. 22 óra.

A nagyüzemi gépjármű-karbantartás időszerű kérdései. 12 óra.

A gépjárműközlekedés és javítás kémiai kérdései. 52 óra előadás, 6 óra konzultáció. (Közl. Ért. 1971/2. szám, I. 26.)

A Budapesti Műszaki Egyetem az 1972/73. tanévben az Építési és Közlekedési Szakon indított gazdasági mérnöki képzést. A Közlekedési szakon az általános közlekedési ágazaton, az út-és pályafenntartó és közlekedéspítési ágazaton indult a képzés.

(Közlekedésügyi Értesítő: 1972/8. szám, IV. 25.)

A BME felvételt hirdetett az 1973. februárban induló szakmérnöki szakokra. Összesen 39 szakon hirdették meg a képzést. A Közlekedésmérnöki Karon az alábbi szakokon:

- Közlekedési automatika,
- Közlekedéskibernetika és automatika

- Nagyüzemi diesel és villamosvontatás,
- Építőgépek,
- Jármű- (kocsiszekrény) szerkesztés,
- Repülés,
- Közúti közlekedési rendszertervezés és forgalomtechnika.

A tanulmányi idő kettő év volt. A szakmérnök képzésre felvételüket kérhették azok, akik műszaki egyetemet, vagy természettudományi karon szerzett és a továbbképzés szakjelle-gének megfelelő oklevéllel rendelkeztek, mérnöki munkakört láttak el és az oklevél meg-szerzésétől számított két éves mérnöki gyakorlattal rendelkeztek.

(Közl. Ért.: 1972/13. szám, VI. 27.)

A BME felvételt hirdetett az 1974. februárban összesen 29 szakon induló szakmérnöki sza-kokra az előbbieken leírt azonos feltételekkel.

A Közlekedésmérnöki Karon az alábbi szakokon:

- Gépjármű,
- Közlekedésmatematikai és számítástechnikai,
- Vasúti és közúti járműjavító,
- Repülőgépeszeti szak.

(Közl. Ért.: 1973/8. szám, VI. 30.)

A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán 1978. februárban autógépész szakmérnök-képzés indult. A tanulmányi idő két év volt. A szakmérnök-képzést diplomával rendelkező mérnökök részére indították, az alábbi tantárgyakat oktatták:

Matematika, fizika, számítástechnika, ergonómia és környezetvédelem, gazdaságtan, gép-szerkesztés, gépjármű mechanika, gépjárműszerkezetek, gyártás, karbantartás, javítás, ko-csítetek, biztonságtechnika és beszámlók a hazai kutatási eredményekről.

(Közlekedési Közlöny: 1977/44. szám, X. 30.)

[26] KK.: 1966/24. szám, VI. 12.

[27] KK.: 1963/13. szám, III. 31.

[28] KK.: 1968/25. szám, VII. 23.

[29] Volán Autóközlekedés, 1972. március

[30] A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázati felhívásai rendszeresen megjelen-tek a Közlekedésügyi Értesítőben és a Volán Tröszt Értesítőben is. Az alábbiakból ezekből idézünk:

Közlekedésügyi Értesítő: 1972/6. szám, IV. 7.

Kivontat:

„A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdet a Közlekedési Karán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Budapest), a Távközlési Tagozatán (Buda-pest), A vasúti Közlekedési Tagozatán (Szeged) levő tanszékein és Műszaki-oktató Szakán (Győr) betöltendő oktatói állásokra.

Pályázhatnak a tudományának megfelelő egyetemi végzettségű szakemberek, közülük előnyben részesülnek az alapoklevélén túl további képesítéssel (pl. szakmérnöki), a tudo-mányos fokozattal, az ipari, tudományos és felsőoktatási gyakorlattal rendelkezők.

A Főiskola 1973-tól szakaszosan Győrbe költözik, ahol az áttelepülést vállaló oktatóknak a



vonatkozó jogszabályok szerint lakást biztosítanak. A betöltendő állásokra részletesebb információt adtak, itt csak Tanszék/állások száma formában idézzük:

Hídépítési Tanszék/3, Gépjármű üzemszervezési tanszék/1, Gépjárművek Tanszék/2, Matematikai-fizika Tanszék/3, Műszaki Alaptárgyak Tanszék/2, Útépítési Tanszék/3, Vasútépítési Tanszék/1, Vasútgépész Tanszék /5, Vasúti Biztosító- és Távközlő Berendezések Tanszék/6, Vasúti Üzemszervezési Tanszék/1, Műszaki-oktató Szak/1 fő főiskolai tanársegéd, tanár, docens, adjunktus.

Előírás volt az is, hogy az állásokat betöltőnek irányítóan, illetve irányítás mellett részt kell venni a tanszék oktató-nevelő és tudományos-kutató munkájában és az ezekhez kapcsolódó egyéb (pl. szervezői, társadalmi) tevékenységében.

A pályázatokkal kapcsolatos érdeklődőknek felvilágosítással, űrlapokkal a Főiskola Főigazgatói Hivatala áll rendelkezésre. (Budapest, V. Szerb. U. 23.) Dr. Hegedűs Gyula s.k. Főigazgató"

Közlekedésügyi Értesítő: 1972/20. szám, XI. 17.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola Gépjárműközlekedési Tagozata (Budapest X. Újhegyi u. 14.) az 1973/74. tanév felvételi vizsgáira előkészítő tanfolyamot indít a nappali és levelező tagozaton Gépjárműüzemi és Autógépész szakokra, valamint nappali tagozaton Gépjárműüzemi és Autógépész szakokra, valamint nappali tagozaton a Hajózási Szak Tengerésztszítási ágazatára jelentkezők részére. Az előkészítő tanfolyam tantárgyai: matematika és fizika. A tanfolyam díja 650.- Ft.

Jelentkezési határidő 1972. november 25. Jelentkezési lap a Tagozat Igazgatási Tanulmányi Osztályán kapható.

Közlekedésügyi értesítő: 1973/3. szám, III. 7.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola az alábbi tanszékeken összesen 38 főiskolai oktató állást hirdetett: Hídépítési, Gépjármű Üzemszervezési, Gépjárművek, Közlekedési Üzemgazdaságtan, Marxizmus-Leninizmus, Matematika-fizika, Műszaki Alaptantárgyak, Útépítési, Vasútépítési, Vasútgépész, Vasúti Üzemszervezési, Vezetékes Távközlési, Vezetéknélküli Távközlési Tanszékekre, Nyelvi lektorátus és Közlekedés-építési karra.

Közlekedésügyi Értesítő: 1974/3. szám, III. 11.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdet a Közlekedésépítési Karán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Budapest), a Távközlési Tagozatán (Budapest) és a Vasúti Közlekedési tagozatán (Győr) betöltendő 69 főiskolai oktató állásra. A Főiskola fokozatosan Győrbe költözik, ahol az oktatóknak lakást biztosítanak.

Közlekedésügyi Értesítő: 1975/1. szám, II. 4.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola pályázatot hirdetett a Közlekedésépítés karán (Budapest), a Távközlési Tagozatán (Budapest), a Gépjárműközlekedési Tagozatán (Győr) levő tanszékein betöltendő 72 oktató állására. A részletes tudnivalókon kívül a hirdetésben az is szerepel, hogy a Főiskola fokozatosan Győrbe költözik, így a budapesti munkahellyel meghirdetett oktatói állások is 1-3 év múlva győri munkahelyek lesznek, ahol a Főiskola az oktatóknak lakást biztosít.

Közlekedésügyi Értesítő: 1976/2. szám, III. 8.

A Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (9026 Győr, Ságvári Endre u. 25., 1056 Bu-

dapest V. Szerb. u. 23.) pályázatot hirdet a Közlekedés-építési Karán (Budapest), a Közlekedés és Postaüzemi Intézetnél (Győr), a Közlekedésgépészeti Intézetnél (Győr), a Távközlési és Automatizálási Intézetnél (Győr), a Matematikai és Számítástechnikai Osztályánál (Győr), a Műszaki Tanárképző Osztályánál (Győr), a Testnevelési Osztályánál (Győr), a Marxizmus-Leninizmus Oktatási Osztályánál (Győr), az Idegennyelvi Lektorátusnál (Győr) betöltendő összesen 83 oktató állásra.

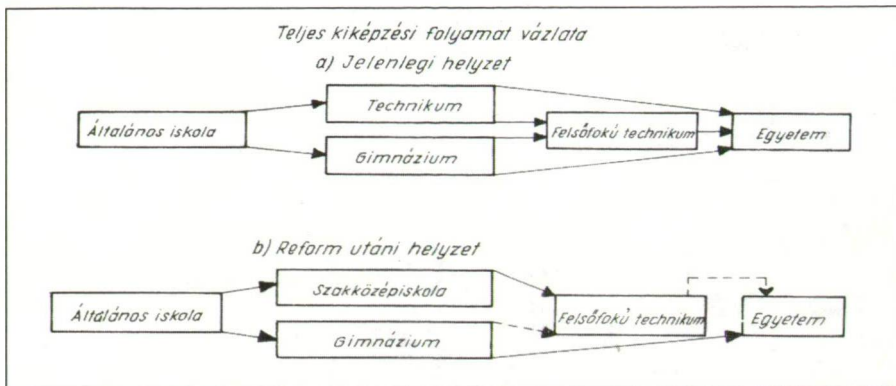
Közlekedésügyi Értesítő: 1977/1, szám, II. 10.

A Közlekedésügyi és Távközlési Műszaki Főiskola ekkor már 9026 Győr, Ságvári Endre u. 25. címre kéri a jelentkezési lapokat és a pályázatokat. Ekkor 92 oktató állást hirdettek meg. A Győrtől távol lakó és Győrben letelepedni kívánó oktatók részére a Főiskola lakást biztosít.

- [31] A felsőoktatási intézmények nappali tagozatán a közúti közlekedéssel kapcsolatos szakokon végző hallgatók:

	1969/70 tanév	1970/71 tanév	1971/72 tanév	1973/74 tanév
A végző hallgatók száma (fő)				
BUDAPESTI MŰSZAKI EGYETEM				
Gépészmérnöki kar, autógépész ágazat	23			
Építészmérnöki kar, Közlekedésépítő szak	47	52	45	
Közlekedésmérnöki Kar:				
Gépjárműüzemi szak	33	25	25	24
Anyagmozgatási gépész ágazat	—	20	25	19
Autógépész ágazat	—	24	27	24
Közlekedéstechnikai ágazat	—	—	—	24
Közlekedési rendszerszervező ágazat				22
FELSŐFOKÚ TECHNIKUM				
Forgalmi-kereskedelmi szak	25	38		
Műszaki üzemeltetési szak	41	38		
KÖZLEKESÉI ÉS TÁVKÖZLÉSI MŰSZAKI FŐISKOLA				
Gépjármű forgalmi-kereskedelmi szak			36	
Gépjármű műszaki üzemeltetési szak			37	35
Autógépész szak				43

A tájékoztatás minden évben a Közlekedésügyi Értesítőben jelent meg. (1972/73-ban ilyen információ nincs.)



89. ábra

*A vázlat csak a forgalmi-kereskedelmi szakszolgálat területén elhelyezkedők kiképzésére vonatkozik.*

Az Oktatási Beruházási Felügyelőség Győr város tanácsa segítségével és a tervezéssel megbízott Központi Tervező Vállalat 4-es számú irodájával, (vezetői: Mátyóki László megbízott igazgató, Tallós Elemér irodavezető és Héder Miklós főtervező), valamint a kivitelező vállalatokkal már 1969-ben munkához látott.

A főiskola helyét a révfalui Duna-híd melletti 7-8 hektáros területet jelölték ki. Az új oktatási intézmény tehát a város központjában, a vasútállomástól negyedfára, a belvárostól pedig 6-7 perc járással, könnyen, gyorsan megközelíthető. Olyan reprezentatív helyen emelkedik majd, hogy a 700 éves város szép környezetébe szervesen beilleszkedhessen. A beruházást irányító két társas és a városi tanács nemcsak azért állapodott meg ebben a központi elhelyezésben, hogy a monumentális épületeszort díszítse, gazdagítsa a városképet, hanem azért is, hogy a főiskola előadóterméit tanítási színházban konferenciák céljára is igénybevehessék.

A tanépületek mellett 1340-1350 diák részére kollégiumokat építenek, ezek egy részét nyáron turistaszállásokként átengedik majd az idegenforgalomnak. Modern sportcsarnoka szintén a városban kapcsolja a főiskolai negyedet, hogy alkalomadtán Győr valamennyi sportegyesülete rendezhesen itt versenyt.

A kijelölt, gyéren lakott területen körülbelül 40, az 1965-től szigorúsan átvételt megengedő öreg épület állt. A városi tanács, a lakók érdekeit nem elhanyagolva, saját anyagi hozzájárulással, például gyorsasággal már szanálta a házakat, új lakásokban helyezte el lakóikat. A még meglévő, néhány lebontásra váró épület már nem zavarja a munkát. A tanács, a főiskolai telep mellett húszéves Duna-parti sávot, közel 45 millió forint költséggel szintén kiasztotta, hogy könnyűbe a felvonulást és az építők munkáját, később pedig szép parkkal szegélyezhessék itt a főiskolai negyedet.

A tavaly befejezett szállítás után nyomban megkezdődött a terep rendezése, feltöltése, a Dunából kikötött jó minőségű anyaggal. Az idei első negyedévben ez a munka csaknem teljesen befejeződött és a munkahelyek hozzáfoghattak az előkészítésekhez. A harmadik negyedévben a jelek szerint semmi akadály sem lesz az építelés megkezdésének. A kivitelezés további ütemtervét úgy állítják össze, hogy 1973 nyárára elkészüljön egy tanulmányi épületcsoport a főiskola megkezdésének beme a tanítás. A többiek pedig évente sorjában következnek a 1978 őszére az egész főiskolai együttesnek készen kell állnia.

A főiskolai komplexumot négy, egyenként 6-7 emeletes tanulmányi épület köré csoportosították. Tehát minden kar önálló épülettel kap. Külön központi épületet terveztek az igazgatást, egy-két általános tantermet, továbbá a könyvtárral és a művelődési központtal együtt. Mögöttük három laboratóriumi csarnok helyezkedik el. Mind a tanulmányi épületeket, mind pedig a csarnokokat modern építészeti technológiára szerint 18 méter hosszú, 240 méter széles, feszített fémlemezekkel fedik le. A fémlemezeket egyes épületek közötti lépcsőtornyok váza hordozza. Így érik el, hogy sem a tanulmányi helyiségekben, sem a laboratóriumokban sehol egyetlen oszlop sem foglalja a helyet. Ebben a tiszta alaprajzi elrendezésben szerkezeti változtatás nélkül, a szükségletnek megfelelően áthelyezhető falakkal alakíthatják a termeket, amint a helyzet kívánja. A változtatható válaszfalakra semmiféle szerelvényt nem terveznek.

A lépcsőtornyokban helyezik el a lifteket és a közműszerelevényeket. (Az egész épületrendszert a Nádorvárosi erőmű fűti majd távfűtéssel.) A földszinten lesznek az előadótermek, az első-második emeletre kerülnek a rajztermek, a III-VII. emeletet a különbség tantermek foglalják el. A ünnegforgalom tehát az első szinteken bonyolódik le. A főiskola és a képzési előadótermek a laboratóriumi csarnokokban lesznek. A nagy előadótermeket vetítőfülkék, audiovizuális oktatási berendezéssel szerelik fel.

A főiskolai épületösszhossza 2000 személyes könyvtár és 300 személy káoszálására méretezett éttermet tartalmaz. Így a változó órárendek szerint 2-2,5 óra alatt az egész diákcsereget kiszolgálhatják. Az étteremhez klub- és espresszóhelyiségek csatlakoznak.

A négy kollégiumi épület mindegyikében két, egyenként kétféle szoba alkot egy-egy lakóegységet. Minden egységhez, tehát négy személy részére, külön mosdót és zuhanyozót építenek. Emeletenként általában 25 szobát terveznek, a bennük lakó 50 hallgatónak egy-egy jól szellőző melegítő konyhát, valamint társalgót.

A főiskolai komplexumot a már említett tornacsarnok egészíti ki.

E vázlatos leírásból is kitűnik, hogy a kormányzat, valamint az oktatási és a köznevelési tárcák, nemkülönben Győr városa is milyen nagy súlyt helyez rá, hogy a köznevelési koncepció végrehajtásában fontos rendezetési közlekedési és távközlési szakemberek alapos kiképzését kapjanak és kétréteges, gondatlan körülmények között tanulhasanak.

90. ábra

*Szász Ferenc írásából megtudhatjuk, hogy milyen lesz a győri főiskola. (Megjelent a Vasút c. folyóirat 1971/6. számában.)*

ZSEMBERY ISTVAN

## JÓL HALAD A GYŐRI KÖZLEKEDÉSI ÉS TÁVKÖZLÉSI MŰSZAKI FŐISKOLA ÉPÍTÉSE

Győrben természetesen halad a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola építése. Alig telt el egy esztendő óta, hogy dr. Csarnádi György, Közlekedési- és postaiügyi miniszter az első épület alapkövét lerakta, az építők máris a IV. emeletre tartanak, annak ellenére, hogy az alapozási munkákról műszaki akadályokba ütköztek. Mint ismeretes, Győrben — különösen a Duna közelében — bizonyított technológiai feszültséget igénylő körülmények között lehet csak a magas talajvizsint miatt alapozni.

Az első tanulmányi épülethez tartozó 460 férőhelyes diákszálló a Győri

hágyártan készült elemekből épül. Az alapozástól a fogadó szintig — mint általában a hágyárti építkezéseknél szokásos —, ez a létesítmény is monolit vasbeton szerkezettel. A vasbetonszerelőnek és ácsoknak megfeszített erővel kellett dolgozni, különben az elemeket szerelő brigádunk nem tudta volna hátrébbé munkaterületét adni. Munkájukkal hozzájárultak ahhoz, hogy a hágyárti szerelő brigád a IV. emelet szerelését már befejezhette. A diákszálló szecemmel láthatóan napról napra nő. Máris jól érzékelhető a Duna felé eső homlokzatnak a környezetbe való beilleszkedése. Itt a hágyár-

ti elemek szerelését november végére már befejezték, a belső munkákat tényleg is lehet folytatni.

Az első laboratóriumi épület földszint feletti 18 m feszítésválasztási elemek már elhelyezték, most a II. szint szerelését végzik. Ez a létesítmény is a től beállta előtt tett alá kerül.

A 2 em. adagoló étterem-konyha szerkezet építése a teljesítményével egyúttal befejeződött. A villaszálak falazása és a nyílászáró-szerkezetek elhelyezése folyamatban van. A től folyamán itt is lehetőség nyílik a munkák folytatására.

A megyei és a városi vezetők szívesen tekintik a főiskola építését. Többre is hangsúlyozták, hogy milyen nagy jelentősége van annak, hogy ez a főiskola a 700 éves városukba kerülhetett.

A beruházást bonyolító KPM Oktatási Beruházási Felügyelőség a Győr megyei Állami Építésiipari Vállalat vezetőségével, valamint a városi és megyei vezetőkkel szoros kapcsolatot tart fenn. Különösen tájékoztatják egymást a munkák előrehaladásáról.

A beruházást feleltető Közlekedési és Postaiügyi Minisztérium megőrzendő gondjával rendelkező főiskola építési és figyelemmel kíséri azt a Művelődésügyi Minisztérium is.

91. ábra  
*A főiskola nagy ütemű építését mindenki figyelemmel kísérte*



92. ábra  
*A győri főiskola új épületcsoportja.*  
(Vasút: 1976/1. szám)



93. ábra  
*A „honfoglalás” lépésről-lépésre történt. Az átadott épületrészeket azonnal birtokba vették a hallgatók.*  
(Vasút: 1976/1. szám)

## Megemlékezés a szegedi kisvasútról

Szeged 1854. március 4-én kapcsolódott be az országos vasúthálózatba, amikor Kiskunfélegyháza és Szeged között is megnyílt a vasútvonal. Ezután 1869 és 1871 között az Alföld-Fiumei Vasúttársaság Nagyvárad – Békéscsaba – Szeged – Rókus – Szabadka – Eszék vonalának, majd 1882-1883-ban az Arad és Csanádi Egyesült Vasutak Arad – Mezőhegyes – Makó – Szeged vonalának, végül 1897-ben a Szeged – Szőreg – Karlova HÉV vonal megnyitásával bővült a város vasúti összeköttetése.

Szeged térségében a múlt század végén két olyan vasútvonalat is terveztek, melyek érintették volna a város Kiskunhalas irányába elnyúló hatalmas tanyavilágát. 94. ábra Az egyik Szentés-Csongrád-Csengele-Baja viszonylatú lett volna, és a közigazgatási bejárást 1895-ben meg is tartották. Mivel a vonal Csengelénél haladt volna át a városi birtokon, az engedélyes 80 ezer forint értékben törzsrészvény vásárlását kérte a várostól. A másik vonal Szabadka – Kiskunmajsa – Kiskunfélegyháza viszonylatú lett volna, amihez 1897-ben 100 ezer forint hozzájárulást kért a várostól az engedélyes, mert a vonal 19 kilométernyi hosszúságban az átokházi és mérgesi pusztákon haladt volna át Kiskunmajsaig.

Szegedre nézve egyik vonal sem jelentett előnyt, ezért nem is járultak hozzá az építkezéshez. Ennek ellenére a város vezetőit élénken foglalkoztatta, hogy miként lehetne az alsótanyai lakosság, Domaszék, Zákányszék, Csorva, Pusztamérges, Mórahalom, Ásotthalom vidékének közlekedési gondjain segíteni. A Kiskunhalashoz és Szabadkához sokkal közelebb levő alsótanyai lakosok lovaskocsival 4-8 óra alatt értek Szegedre, de az említett városokba jobb utak is vezettek. Ilyen körülmények között az alsótanyai termények pontosan úgy hiányoztak Szeged piacáról, mint ahogy a kereskedőknek, iparosoknak is hiányoztak a tanyai vásárlók.

Ezen a gondon akart segíteni két szegedi vállalkozó:

dr. Nyilassy Pál és Ormódi Béla, akik 1897-ben előmunkálati engedélyt kértek és kaptak a kereskedelemügyi minisztertől Szeged MÁV állomástól Kiskunhalasig kiépítendő rendes nyomtávú, gőzüzemű helyiérdekű vasút építésére. Ezután az érdekelték figyelme a vasútépítés felé fordult, és évtizedekig tartó vita kezdődött a vonalvezetéssel és a nyomtávolsággal kapcsolatban. Lényegében a városban és a tanyavilágban történő vonalvezetést vitatták. A keskenyvágányú gazdasági vasút építésének gondolata 1899-ben vetődött fel legelőször.

A tanyavilágban a normál nyomközű vasút vonalvezetési javaslatainak figyelemmel kísérése külön tanulmány lehetne, ezért csak a szegedi kiágazási pontokhoz kapcsolódó vonalvezetést, illetve a keskenynyomközű vasútnál a városi vonalvezetést helyezem előtérbe.

A tanyai lakosok tiltakozása már a legelső – Nyilassy és Ormódi – tervnél elkezdődött, mert az Üllés-Zsana-Eresztőpuszta vonalvezetéssel nem értettek egyet, és mezőgazdasági egyesületük útján kérték annak megváltoztatását. Az engedélyesek hajlan-

dók is lettek volna mintegy 8 kilométerrel hosszabb vonalvezetéssel az Alsótanya területén át kiépíteni a vasútvonalat, de a tanyai lakosok ezzel sem elégedtek meg. Mintegy ötszáz aláírással 1899-ben újabb indítványt adtak be a tanácshoz, amelyben azt kérték, hogy a vasútvonalat Röszkénél kiágazva az Alsótanya közepén vezessék, és ebben az esetben hajlandók az előírt törzsrészcéneket is megvásárolni. Sürgették a vasútvonal mielőbbi kiépítését is.

Az engedélyesek így is hajlandók lettek volna a vonalat megépíteni, amihez maximum 280.000 forint hozzájárulást kértek. Mivel ez a terv a város érdekeinek is megfelelt, egy albizottságot küldtek ki azzal a megbízással, hogy szerezzék be a vasútra vonatkozó összes adatot, elsősorban azt, hogy kifizetendő lesz-e a vasút, és milyen haszon várható Szeged javára.

Az albizottság jelentése alapján az lenne a legmegfelelőbb, ha a vasút Röszkétől kiindulva haladna Nagyszéksós mellett a központig,<sup>2</sup> innen a Kolonics tanya környékén északi irányba vezetne és a Csorvai kapitányságon keresztül Üllés táján hagyná el Szeged területét, s menne Üllés, Kígyós és Zsana érintésével Kiskunhalasra. Ez a vonalvezetés a legrövidebb úton érintette volna az alsótanyát és a városi birtokokat. A polgárság nagy lelkesedéssel fogadta a tervet és a mielőbbi kiépítést sürgette.

A jelentés szerint a városnak 14.531 hold bérföldje,<sup>3</sup> 16.361 hold erdője és 15.000 hold legelője van az alsótanyán. A vasút létesítése esetén a városi bérföldek értéke minimum 511.000 forinttal, ezek bérleti díja 20.000 forintról 35.000 forintra emelkedne. A most hozzáférhetetlen erdők jövedelme évenként 10.000 forinttal, a legelők értéke 450.000 forinttal, jövedelme pedig évenként 22.000 forinttal növekedne.

A vasútépítés ellen felhozták, hogy a forgalmat el fogja terelni Kiskunhalas felé. Az engedélyesek bemutatnak egy jövedelmezőségi kimutatást, amit a Szeged-alsótanyai statisztika alapján készítettek el. Kimutatták, hogy a vasút teheráru forgalma kiviteli árukban 35.060, beviteli árukban 5.000, átmeneti forgalomban 3.500 tonna lesz, a poggyászforgalom 723 tonna, a személyforgalom 5.68 utazási hányszor alapján 154.780 utas lesz, ami után összesen évi 216.133 korona bruttó bevétel írható elő. Mivel a vasutat a MÁV fogja kezelni, a kezelésért pedig 50% illeti, a vasút tiszta bevétele 108.166 korona lesz.

Ezután a bizottság határozatilag kimondta, hogy a vasút létesítését kívánatossá teszi:

1. a városi magánbirtok jelentős értékének emelkedése,
2. a vasúti közlekedés folytán beálló belterjesebb gazdálkodás, nagyobb jövedelmezőség,
3. a vasút folytán beálló kulturális és erkölcsi fejlődés, a könnyű közlekedés folytán a városban beálló nagyobb forgalom, a vízi úttal való közvetlen összeköttetés.

A bizottság javasolta, hogy Szeged város a vasút építési költségeihez járuljon hozzá, mégpedig a területén áthaladó vonalhossz költségeihez 1/3 részben készpénzben úgy, hogy az építés ne kerüljön kilométerenként 32.000 koronánál többre, és a felépítés után az államvasutak kezelésébe kerüljön.

A bizottság javaslata azonban csak javaslat maradt, a vita pedig tovább folytatódott. 1899-et írtak ekkor, és még ebben az évben újabb elképzelések láttak napvilágot. Több tanyasi gazda véleménye az volt, hogy bármelyik terv valósul is meg, egyik sem szolgálja az Alsótanya érdekét, ezért inkább azt javasolták, hogy a vonal induljon ki Szeged állomásról, és ágazzon el a dorozsmai állomásnál, és Dorozsma városán át a szikszósfürdőt érintve haladjon Lengyelkáporna érintésével a központ felé. Lengyelkápornán (1950-től Zákányszék) hetenként háromszor nagypiac volt, vasárnaponként a munkások ezrei gyűltek össze, hogy egy-két heti munkára elszegődjenek, és évenként többször búcsút is tartottak. A központon áthaladva érintené a vonal Domaszék, Zákány, Mórahalom, Csorva és Átokháza kapitányságokat.

Mások ezt a javaslatot azzal a módosítással támogatták, hogy a vonalat a rókusi állomástól tervezzék, mert a vonat Szeged állomásról nagy kerülővel jut a dorozsmai állomásra.<sup>4</sup> Azért is támogatták ezt a tervet, mert a Röske – Szentmihálytelek és a fekete-széli kapitányság alsó részén lakókat lényegében nem érdekelte a vasútvonal kiépítése, mert ők a röskei állomáson a vasutat igénybe vehették, és jó útjuk is volt a városba. Az Alsótanya többi részén viszont nem volt kiépített út, amin a város három műút kiépítésével akart segíteni. Egyik út a zákányi kapitányság, másik a központon keresztül, harmadik a Madarász tó felé vezetett volna. A tervezett utakkal kapcsolatban a vasúti bizottság véleménye az volt, hogy a három műút kiépítése és fenntartása nagy összegekbe kerül, ezért ha a vasút megépül, elég csak a központon át vezető utat kiépíteni. Végül a polgárság körében felmerült az a terv is, hogy a szabványos vasút helyett maga a város építsen az alsótanyán egy helyi érdekű keskenyvágányú vasutat, amely csak Szeged város érdekeit szolgálja és csekély költséggel felépíthető. Ezt viszont azért nem tartották jó megoldásnak, mert mint mondták: „pénzügyileg ki nem vihető, mert a vasútvonal nem kötvén össze két forgalmi pontot és nem csatlakozna más vasutakhoz, elesne az átmenő forgalom jövedelmétől. Szeged Alsótanya pedig magányosan egy vasutat fenntartani képtelen. Így a vasút kiépítésére vállalkozó nem akadna, s ha kiépítenék, csak veszteséggel járna.”

Műút vagy vicinális? Ezzel folytatódott a vita 1899 végén.

Egy alsótanyai gazda erről így vélekedett:

„Az alsótanyai vasút ügye hosszas vajúdas és kísérletezés után végre abba a stádiumba jutott, hogy már lehetne föléle remélni valamit. Hogy milyen formában lesz meg s hogy milyen üzletet csinálhat mellette a város s milyent az engedélyesek, nem is keresem itt. Annak idején úgy emlegették az alsótanyai tervezett vasutat, hogy csak úgy lenne jó, ha minden tanyának az udvarán keresztül menne. Ennek már jó ideje, azóta egy kissé tisztultak a vélemények a vasút felől, s kezdjük már sejteni annak áldásait akkor is, ha éppen nem a mi, hanem más emberek földjén megy keresztül. A vasút mindig csak bizonyos határig uralja a környéket s azon túl hasznos befolyása megszűnt. Az alsótanyának területi nagyságában van az az oka, hogy a közepén átmenő vasútvonal az Alsótanya egyes részeitől mégis olyan messze lesz, hogy rájuk nézve akár

nem is létezőnek lehet tekinteni. Bármilyen útiránnyal tervezik a vasútvonalat, ilyen részek bőven maradnak.

A vasút nem helyettesítheti a műutat sem, a kettőnek ki kell egymást egészíteni. Az Alsótanya népe nagyon hosszú időn át várta, leste, hogy jó útjai legyenek, és nagyon sokat szenvedett az utak hiánya miatt, amíg odáig jutott, hogy három műutat ígértek nekik. S most előáll egy másik terv, a vasút azt mondja, ha én elkészülök, akkor nem kell műút, annak költségeit is rám lehet fordítani. Engedelmet kérünk, de ez nem így van! Egy ekkora földművelési területen, mint az Alsótanya, határozottan elsőrangú követelmény a jó úthálózat, mint a vicinális. S ha itt a vasút érdekében a vagy-vagy elvet állítanánk fel, hogy ha vasút van, nem kellene műutak, a legjobb lelkiismerettel volnánk készek megfordítani ezt a megoldást olyképp, hogy ha vannak rendes műutak, nincs feltétlen szükség a tervezett vasútra.”

A közvélemény ezzel a gondolattal zárta az 1899. évet. Abban mindenki biztos lehetett, hogy egyhamar sem közútja, sem vasútja nem lesz az alsótanyának.

A tanács 1900. március 23-án tárgyalta ismét a vasútügyet. Az ülésen a tervezők hangsúlyozták, hogy hajlandók az első tervtől eltekinteni, és a röskei vasútállomástól kiindulva a vonalat az alsótanyai központra, a csorvai kapitányságra át Üllés irányába kiépíteni. A tisztii főügyész ezt a tervet nem támogatta, mert mint említette: „az Alsótanya forgalmát Halas felé tereli, a város közegetvám jövedelmét beláthatatlanul csökkentené, és az sem biztos, hogy a földek haszonbérletét növelné, és ha jó utak épülnek, nem kell vasút.” Ezzel szemben a bizottság többi tagja a vasútépítés mellett szavazott.

1902 májusában két szegedi lakos tanulmánytervet adott be a város tanácsához, amelyben gazdasági oldalról mutatták be a Röske-Halas vasútvonal szükségességét. Hangsúlyozták, hogy Szeged külső területén állandóan 65-70.000 hold föld áll művelés alatt és ezen az óriási területen a szem és szőlőtermelésen kívül mást alig termelnek, holott kerti és kereskedelmi növények termelésével, valamint állattenyésztéssel a gazdasági jövedelem közel tízszeresét lehetne elérni. A javaslattevők elgondolása szerint ezen a területen gazdasági szeszgyárat, sertéshízlalót, baromfityényszto és tojástelepét, gőz- és paprikamalmot, gyümölcs- és konyhakertészetet, borpincészetet és konzervgyárat kellene létesíteni. Még ebben az évben tanyai küldöttség kereste fel Stelczel Frigyes MÁV szegedi üzletvezető-helyettest, és megkérték a szeged-halasi HÉV építésének támogatására. Stelczel ezt a tervet nem támogatta, ellenben készített egy tervet az alsótanyai gazdasági vasút építésére. Mint mondta, elérkezett az az idő, hogy a tanyai vasút megépíthető, és már számszerűleg kimutatható az is, hogy a befektetés jövedelmező.

A részletes terv szerint a gazdasági vasút Szegeden a Tisza-pályaudvarról indult ki, és a Balog iskolánál Y alakban elágazott azért, hogy a város legértékesebb területéből minél több élvezhesse előnyeit. A hálózat hossza 55 kilométer volt. A tervezett teljesítmények alapján a vasút összes bevétele 164.160 korona lett volna, amiből levonva az üzemi költségekre tervezett 60%-ot, maradt volna a többi a befektetett tőke törleszté-



sére és a kamattartozásokra. A Tisza pályaudvaron biztosítható volt a csatlakozás az államvasúthoz, ugyancsak biztosítva volt a folyami átrakás, és elérhetőek voltak a közraktárak is. A piaci forgalmat a városi közúti vasúttal való közvetlen, átrakás nélküli csatlakozással javasolta megoldani, de az nincs részletezve, hogy miként?

Az alsótanyai lakosság örömmel fogadta a kisvasúti tervet több mezőgazdasági kör rendkívüli közgyűlésen, mint megvalósítható tervet, határozatilag támogatta. Ez a biztatás azonban sem a vállalkozók, sem a város vasútépítő szándékát nem serkentette, sőt még 1904-ben sem történt számottevő előrehaladás.

1905-ben Deutsch Emil és társai közölték, hogy a kisajátításra kilométerenként 2 ezer koronát számítva hajlandók a keskenynyomközű vasutat 23.800 korona kilométerenkénti költséggel kiépíteni.

Ugyanekkor Ormódi Béla és dr. Gerle Imre is közölte, hogy a Szeged-Halas normál nyomtávolságú vonalat hajlandók a város által meghatározott útvonalon 30 kilométer hosszban megépíteni, ha a város 400.000 koronával hozzájárul ahhoz.

Az ajánlatokat kiadták a vasútépítő bizottságnak, azokat a tanács tárgyalta, de érdemleges döntés nem született.

A vitát eldöntendő, vagy legalább azt segítő szándékkal 1906-ban kikérték Sármezey Endrének, az Alföldi Első Gazdasági Vasút közismert és nagytekintélyű igazgatójának a véleményét is.

Sármezey Endre megvizsgálta, és részletesen elemezte a normál és keskenynyomközű vasúti terveket, és végül a helyi érdekeknek legjobban megfelelő keskenynyomközű vasút kiépítését javasolta. Többek között hangsúlyozta, hogy a tanyai kistermelőket csak ez a vasút tudja áruikkal együtt közvetlenül a piacra fuvarozni, és a menetrendet is kizárólag a helyi érdekek szerint lehet összeállítani. Arra is felhívta a figyelmet, hogy a keskenyvágányú vasutat Dorozsma községen át a Sósfürdő érintésével kell kiépíteni, és a sósfürdői állomásnál kell két irányba elágaztatni. Kiemelte, hogy ez Szegednek és Dorozsmának is fontos érdeke. Sajnos ez a későbbiek ismeretében sorsdöntőnek nevezhető javaslat nem lett megvalósítva.

Sármezey Endre javaslata után az alsótanyai vasút ügyében ismét kiküldött bizottság 1907-ben normál nyomközű vasút létesítését javasolta. Szerintük ez a vonal Szentmihályteleknél ágazott volna ki a Szeged-Rókus-Szabadka vonalból és az alsótanyai központ, az alsó-ásotthalmi erdők érintésével a mérgesi és a ruki erdők között hagyta volna el a város területét. Két 6-6 kilométeres szárnyvonalat is javasoltak építeni az alsóközpontról Lengyelkáporna irányába és az alsó-ásotthalmi erdőtől a gátsarok iskoláig. A vonal összköltsége 506.000 korona lett volna.

A város törvényhatósági bizottsága elvben a gazdasági vasút építését fogadta el, amelynek végállomását Szeged piacára tervezték.

A következő eseményre 1910. január 21-én került sor, amikor Szesztay László műegyetemi tanár a vasúti bizottság ülésén megtartotta előadását, amelyen részletesen foglalkozott az általa javasolt keskenynyomközű vasút vonalvezetésével, járműszükségletével, létesítményeivel, üzemeltetésével és jövedelmezőségével.

Mint, mondta az alsótanya területén elhelyezkedő lakosságot évszázados szokás és életmódjának minden érdekszála Szegedhez fűzi. Többször volt alkalma megfigyelni hetivásáros napok hajnali óráiban azt a kocsisort, mely a tanyák lakóival és piaci árúkkal terhelve beláthatatlan sorban vonult Szeged felé, hogy a tanyai terményekkel idejekorán elláthassa a város piacát. Az alsótanyai vasút feladata ugyanaz, mint amit most a szekerek teljesítenek. Gondoskodni kell arról, hogy a tanyai lakosság áruit idejekorán a vasútra feladhassa, áruival együtt már a kora reggeli órákban Szeged város piacán legyen és dolgát elvégezvén idejében hazautazhasson tanyai otthonába, ahol még napi teendői egy részét is elláthatja.

E feladatot csak olyan vasút teljesítheti, amely a nagykiterjedésű tanyai terület különböző pontjairól könnyen megközelíthető, amelyik az árukat közvetlenül Szeged piacára szállítja, az árufelvételt és leadást a lehető legkönnyebben és leggyorsabban teljesíti, tarifáival a mindenkor helyi viszonyokhoz alkalmazkodik, simul a lakók szokásaihoz, helyettesíti ugyanazt a szolgálatot, amit a kocsitábor teljesít.

A gazdasági vasút vonalvezetésére nézve javasolta az 1902-ben Stelczel Frigyes által készített általános tervet, a későbbi tervezetések ennek a tervnek kisebb-nagyobb módosításai voltak. Volt olyan terv is, mely Dorozsma község forgalmát a gazdasági vasút részére kívánta biztosítani. Az biztos, hogy Dorozsma számottevő személyforgalma a tervezett gazdasági vasút jövedelmezőségét kedvezően befolyásolta volna, de a vonalvezetés nem állt sem az Alsótanya lakosságának, sem Szeged közönségének érdekében. Többségben voltak azok, akiknek a véleménye szerint Szeged és Dorozsma helyi forgalmának lebonyolítására a villamosvasút lesz hivatva.

Szesztay László véleménye szerint a Stelczel-féle általános terv a további tárgyalások alapjául elfogadható.

A tervben a lényegesebb módosításokat a következőkben javasolta:

- a) A Petőfi Sándor sugárúton tervezett szárnyvonal teljesen elhagyható, mert a városi piacok célszerűbb vonalvezetéssel is megközelíthetők. A legtermészetesebb megoldásul az kínálkozik, hogy ha a vasútvonal a Tisza-pályaudvar mellett elhaladva a vasúti híd alatt vezet tovább a piacok felé. A vonal végpontjául a tágas Mars tér volna felhasználható, ahova a vasútvonal a Földvári utca, Béke utca, Berliini és Londoni körutak érintésével lenne akadálytalanul elvezethető.

Előnye ennek a vonalvezetésnek még az is, hogy a Petőfi sugárúti szárnyvonallal együtt az államvasutak vonalának másodszor való átszelése is feleslegessé válik.

Itt említeném meg, hogy az 1910-es évek elején a szegedi pályaudvarok átépítési tervével kapcsolatban már szó volt a Petőfi Sándor sugárút és a Szabadkai út közötti pályaszintbeni keresztezés megszüntetéséről. A tervezett közúti aluljáró szélességét a város úgy kérte megállapítani, hogy a közút mellett a tanyai vasút is elférjen.

- b) A közraktárak mellett kitérővágány létesítendő, hogy az alsótanyai termények közvetlenül a gazdasági vasút kocsijaiból legyenek kirakhatók.

- c) A tiszai teherpályaudvaron a gazdasági vasút részére átrakó állomás és forgalmi telep létesítése szükséges, ahol a vasút üzletvezetősége, fűtőháza, raktárai és a javító-műhely elhelyezést nyerhetnek.

A vasút berendezésénél a takarékoság és az egyszerűség szem előtt tartásával szigorúan a szükségeszerű létesítményekre kell szorítkozni.

Szesztay László a vasút alapításának legcélszerűbb módjául az érdekeltségi rendszert javasolta, mert csak az érdekeltségi rendszer tud közvetlen befolyást gyakorolni a vasút tervezésére, építésére és üzletére.

Említésre méltó javaslat volt még 1910-ben a „sinnélküli villamosvasút” létesítése az Alsótanyán. Az elképzelés szerint a kisvasúttal együtt a tanyai utakat is ki kell építeni, mert jó út nélkül a vasút nem ér semmit. A jó úton viszont közlekedhetne sinnélküli villamos, csupán felsővezetékkel kell kiépíteni, ami olcsóbb a vasútnál.

A tanyai vasút építésével kapcsolatban a döntő fordulat az 1911. május 18-án tartott közgyűlésen történt. Ekkor felkérték Szesztay László műegyetemi tanárt, hogy foglalkozzon a tanyai vasút kérdésével, és az ő tanulmánya alapján ekkor határozatot is hoztak.

A kereskedelmi miniszter 1911. június 8-án előmunkálati engedélyt adott a keskenynyomközű tanyai vasút megépítésére, 1912. április 5-én pedig elrendelte a létesítendő vonal közigazgatási bejárását, ami még annak a hónapnak a közepén meg is történt.

Ezzel még nem ült el a vasútépítés körüli vita, mert az egyik tervváltozat szerint a kisvasút a Szeged-Rókus – Szabadka vonalat pályaszintben keresztezte volna amihez a MÁV képviselője nem járult hozzá, mert ezen a vonalon naponta 40-44 vonat közlekedik.

A Szegedi Közúti Villamosvasút képviselői a város területén tervezett vonalvezetést elleneztek a pályaszintbeni keresztezések miatt, és azt javasolták, hogy a gazdasági vasutat a Mars térről a Szabadkai vámháznál, vagy a Szeged-Rókus állomásnál létesítendő felüljárón vezessék át. Több más probléma is felmerült, például a Matyér hidjának átépítése is.

Végül 1914 májusában két indítványt tárgyalt a vasútüggyel kapcsolatban a közgyűlés:

1. A tanács tegye tanulmány tárgyává, hogyan lehetne a tanyai vasutat Kiskundorozsma érintésével vezetni?
2. Készítsenek költségvetést, mennyibe kerülne a tervezett vasút, ha normál nyomtávúra épülne? A költségvetést Szesztay László elkészítette, aminek alapján a vasútvonal építése 35.423 korona lett volna kilométerenként.

Az első világháború kitörése miatt az alsótanyai vasút építése lekerült a napirendről.

Ezután a vasútüggyel csak 1916-ban foglalkozott a közgyűlés. Ekkor több javaslatot tárgyaltak. Ilyenek voltak például:

1. Az építés ügyét a tanácsa a háború alatt készítse elő, hogy a háború után azonnal hozzákezdhessenek az építéshez.
2. A tanyai vasút elkészítéséig a tanács járasson teher automobilt három kocsival. Az első kocsiiban a termelők foglalnának helyet, a másik két kocsiiban az árut szállítanák.
3. Ismét előnyösebbnek tartották a normál nyomközű vicinális kiépítését, amely a nagyváradi-fiumei vonal alkalmas pontján ágazna ki. A közgyűlés felhatalmazta a város tanácsát, hogy azonnal kérje a kereskedelmi minisztertől a rendes nyomtávolságú alsótanyai vasút létesítésének előmunkálati engedélyét. A tervezett Szeged-Kiskundorozsma-Kiskunhalas viszonylatú vonal nyomvonalának kitűzése még ebben az évben meg is történt.

Ezt követően lényegesebb esemény nem volt, és a vasútügy csak 1924-ben került ismét napirendre. A júliusi közgyűlés kimondta, hogy az alsótanyai vasút építését 2.874.000 arany korona költséggel jóváhagyta. Kimondta továbbá, hogy a borsodi bányatársaság által felajánlott vassíneket és felszereléseket megveszi, valamint az eddig ígás és teljesítés közötti részekre fenntartott legelőket egy részét kisebb parcellákra felosztva nyilvános árverésen 25 évre már a következő gazdasági évtől bérbeadja. Az összesen 3060 hold legelő bérbeadásából remélhető mintegy 4 millió korona bérösszeg szolgálna a vasút építési költségeinek, illetve a felveendő kölcsön törlesztésének fedezésére. Kimondta továbbá, hogy a vasútépítés költségeinek fedezésére 725.000 dollár kölcsönt vesznek fel (Speyer-kölcsön).

1925-ben a dorozsmaiak ismét kérték Szeged polgármesterét, hogy legalább az alsótanyai vasút csorvai szárnyvonalának némi módosításával érintsék a községet, de a kérést elutasították azzal, hogy a miniszter a tervet már elfogadta és jóváhagyta, kisebb módosítást csak Pusztamérgek kérésére tettek.<sup>5</sup> (95. ábra)

A vonalvezetéssel kapcsolatban a leglényegesebb változtatás az volt, hogy a kiinduló állomást a Mars térről a Rudolf térre helyezték át.

1926. januárjában megkezdődtek a kisajátítások (ezt követően az évekig tartó perek), és 1926. március 22-én Kunhalomnál megkezdődött az alsótanyai vasút építése. Jellemző a korabeli tempóra, hogy a kisvasutat karácsonyi ajándékként szerették volna átadni a forgalomnak.

A munka azonban így is nagyon jól haladt, mert 1927 január végén megtartották a műszakrendőri bejárást, február 1-én pedig közel harmincesztendei tervezgetések, meddő szócsaták, végtelen viták, gáncsoskodások és álmodozások után átadták a közforgalomnak az alsótanyai gazdasági vasutat. (96-100. ábra)

A kisvasút megnyitása után nem szűntek meg a problémák.

1927 januárjáig már több mint ötszáz pert indítottak a város ellen a tanyai vasúttal kapcsolatos kisajátítás miatt. Lényegében 126 hold föld megváltásáról volt szó, és 1927 szeptemberéig csak 172 tulajdonossal sikerült megegyezni.

Évekig tartott a sajtóvita a szegedi állomás Rudolf-téri elhelyezése miatt. Emiatt támadták a polgármestert is, mert ezt ő kezdeményezte, és aki azt a választ adta, hogy

azért helyezte a kisvasút végállomását a Rudolf-térre, hogy a tanyaiakat minél jobban hozzászoktassa az új közlekedési eszközökhöz, de ezt már akkor átmenetinek tekintette. Ha a piacok általános rendezése megtörténik, akkor majd eldől, hogy hova helyezték át a kisvasút végállomását. Többször szóvá tették azt is, hogy a kisvasút mozdonya rontja a Tisza-part és a Rudolf-tér levegőjét, amikor motorokkal közlekedett, a klinikák előtt a motor zaja zavarta a betegek nyugalmaát.

Kisebb merényletek is történtek a kisvasút ellen.

Volt, ahol talpfákat raktak a sínekre, volt, ahol kőhalmazt raktak a vágányok közé. Egyik alkalommal a kőhalmazba ütköző mozdony felborult és a fűtő súlyosan megsebesült.

A napról-napra növekvő forgalom arra készítette a kisvasút igazgatóságát, hogy újabb vontató és vontatott járműveket szerezzen be. (101. ábra) 1928 végén gyakran előfordult, hogy a hetipiacos napokon a vonatok zsúfoltsága miatt sokan lemaradtak. A tarthatatlan állapotot a közgyűlés is tárgyalta. (102. ábra)

De az is tény volt, hogy a kisvasút növekvő forgalma egyre jobban érezte hatását a szegedi piacokon. A szakértők szerint a kisvasút beváltotta a hozzáfűzött reményeket. A Rudolf-téren óriásira nőtt a forgalom. (103. ábra) A gyümölcsök export csomagolását akkor a közúti hídfeljáró alatt végezték, és 1929 augusztusában volt olyan piacnap, amikor 15 vagon gyümölcsöt küldtek Szegedről Németországba és Ausztriába. Mint az újság írta: Ontotta magából az árut a kisvasút.

Néhány év után napirendre került a vonal továbbfejlesztése is. Az öttömösiek már 1926 őszén is kérték, hogy egy szárnyvonallal kapcsolják be őket a kisvasúti hálózatba, de a város akkor is, és később is elutasította a kérést.

Nagyon jó javaslatként merült fel a gondolat, hogy a város Kelebia felé hosszabbítsa meg a kisvasút vonalát. A várostanyai állomástól mintegy 10 kilométer vonalat kellett volna építeni, amivel csatlakozhattak volna ahhoz a 19 kilométeres új vonalhoz, amit nemrég épített az ott működő érdekelttség. A város hatósága elejtette ezt a tervet.

Ehelyett arra gondoltak, hogy a kisvasút dorozsmai szárnyvonalát építik ki, amely a kisvánszéki állomásról kiindulva átszelné Dorozsma igen sűrűn lakott tanyavilágát, és a fürdő, a község és a vasútállomás érintése után a Mars téri piacon keresztül jutna a Rudolf térre. Ez a kb. 15 km hosszú vonal 400.000 Pengőbe került volna.

Mint érdekességet említem meg, hogy amikor az újszegedi villamosjáratot végleg beszüntették (1920-ban) komoly gond keletkezett a városrész közlekedésében. A közúti híd műszaki állapota miatt a villamossínek nem lehetett újból lefektetni, az úthálózat állapota miatt az autóbuszközlekedés sem volt fejleszthető, a megoldás keresése során merült fel a kisvasút Újszegedre történő átvezetésének gondolata, ami mint mondták, kevésbé veszi igénybe a felújításra váró hidat. Ezt a javaslatot elvetették.

A korabeli sajtó rendszeresen közölte azokat a különböző észrevételeket, amelyek a kisvasút gazdaságtalan üzemét bizonygatták.

Több alkalommal vizsgálták a kisvasút pénzügyeit, sőt 1930-ban a polgármester a belügyminiszter leirata alapján egy bizottságot küldött ki annak tanulmányozására, hogy a kisvasút évi 300.000 pengős deficitje miként lenne csökkenthető.

A bizottság a szükséges adatokat begyűjtötte, azokat elemezte, és többszöri ülés után bejelentette, hogy a szegedi gazdasági vasút Európa legjövedelmezőbb és legrentábilisabb vasútvállalata, és így minden vizsgálódás teljesen fölösleges. Ez a megállapítás azzal kezdődött, hogy Kiss Ferenc nyugalmazott miniszteri tanácsos felszólalásában a kisvasút nemlétező törzsrészcsevényeinek a kérdésével foglalkozott. Elmondta, hogy minden magyarországi vasútvállalat kibocsájtott törzsrészcsevényeket a befektetett tőke fele értékében és ezeket a törzsrészcsevényeket azoknak a földbirtokosoknak kellett lejegyezni, akiknek a birtokán keresztülment a vasútvonal. Így a vállalat kamatmentesen megkapta a vasútépités költségeinek a felét. A kisvasút városi földeken halad keresztül, tehát ezeket a törzsrészcsevényeket másfélmillió pengő értékben, mert a vasútépités hárommillió pengőbe került, a városnak kellett volna lejegyeznie és beváltania. A város ezt a vasútvonal mentén levő földek tulajdonosaira kivetett kisvasúti hozzájárulással kívánta pótolni, azonban ezeket a hozzájárulásokat sem hajtotta be. Így a vasút vagyonából hiányzik ez a másfélmillió pengős kamatmentes tőke, éppen azért, mert a város a drága Speyer-kölcsönből építette fel a vasutat, ami a kamatterheket százötvenez pengővel emeli évente. A kisvasút tehát igen jó üzeme a városnak. Példaként említve 1929-ben 172.686 pengő volt az üzemi felesleg, illetve lett volna kölcsöntörlesztés nélkül. Ilyen alapon vizsgálva 1931-ben 105.713 pengő volt az üzemi fölösleg, de a tőke és kamattörlesztéshez még hiányzó összeget, több mint 368 ezer Pengőt a városnak kellett pótolni, tehát ennyi volt a város ráfizetése. Természetesen a forgalom nagyságától, illetve a bevételek alakulásától függően ez az összeg változott, sokkal több is volt. A közvéleményt élénken foglalkoztató ráfizetéssel kapcsolatban, mert mint egyesek mondták, az árvíz óta a város legnagyobb csapása a tanyai kisvasút, felkérték dr. Veress Gábor MÁV üzletigazgatót és Korányi Jenőt a villamosvasút igazgatóját a vizsgálat elvégzésére.

Dr. Veress Gábor szerint a kisvasút kielégítő gazdasági eredményt ért el, és abban az esetben, ha a város már visszafizette volna a vasútépitéshez felvett kölcsönt, vagy ha végrehajtotta volna a kisvasút menti birtokosok vasúti hozzájárulási kötelezettségét megállapító közgyűlési határozatot, akkor a mai viszonyokhoz mérten a kisvasút szép jövedelmet biztosítana a városnak.<sup>6</sup>

Korányi Jenő többek között hangsúlyozta, hogy aki ismeri a vasutak üzemmenetét, nagyon jól tudja, hogy nincs a világon olyan vasút, amely saját jövedelméből húsz év alatt le tudta volna törleszteni beruházási költségeit. A város a drága Speyer-kölcsönt húsz év alatt fizeti vissza, ami fokozott megterhelést jelent. A kisvasút jelentőségét viszont az is mutatja, hogy fokozatosan megváltozik az Alsótanya képe, a szétszórt, szervezetlen tanyarendszert falurendszer váltja fel, lehetőséget adva arra is, hogy a mezőgazdák téli hónapjaikat-se töltsék tétlenül.

Ilyen volt a kisvasút akkor, az 1930-as évek közepén, amikor egy vonatkozásban, az elgázoltak számában nevezték világelsőnek. Igen, az elgázoltak számában, mert mint mondták: ez a vasút elindult és százharmincezer embert – Szeged lakosságát – gázolta el egyszerre.

A kisvasúton az első különvonat 1927. május 1-én közlekedett Várostanyára, az első tanulmányi kirándulás pedig május 27-én volt ugyanide, majd az 1930-as években mozi- és színházvonatokat is közlekedtettek. (104-108. ábra)

Érdekes módon az 1930-as évek második felében már kezdett korszerűtlen lenni a kisvasút. (109. ábra) Sokan kifogásolták, hogy Szeged állomáson nincs csatlakozás a vonatokhoz, zsúfoltak a szerelvények, télen a vonatok szinte rendszeresen 2-3 órát kés-tek, de jó időben is olyan lassan közlekedtek, hogy aki siet, annak azt javasolják, hogy legjobb, ha felül egy öszvérre, mert a „csöpike”, ahogy a kisvasutat nevezték, nem tud versenyt tartani az állatvilágnak ezzel az igen gyors képviselőjével. (101. ábra.)

A Rudolf-térről a piac elhelyezését is sürgették, vele együtt a kisvasút végállomását is, mert mint mondták ezek nélkül a szemetes, bűzös tér a város legszebb tere lehetne.

A negyvenes évek elején a kisvasút forgalma jelentősen megnőtt, a kocsik zsúfoltságig megteltek utasokkal, sőt egy részük le is maradt. A rendelkezésre álló eszközökkel a forgalmat már lehetetlen volt lebonyolítani, ezért korlátozták a személyforgalmat. Állomásonként meghatározták a felszálló utasok számát, és kérték a lakosságot, hogy csak az utazzon, akinek feltétlenül muszáj.

A város tanyai vasútvonalával kapcsolatban nemcsak az utazóközönségnek voltak panaszai, hanem a kisvasút alkalmazottainak is. Az állomásfőnöktől a rakodómunkásig mindenki olyan elenyészően alacsony fizetést kapott, ami nem állt arányban a végzett munkával. A személyzet jogviszonya még 1940-ben sem volt rendezve, csak ideiglenes alkalmazottai voltak a városnak, tehát nyugdíjjogosultságuk sem volt. Ebben az évben kaptak ugyan néhány pengő fizetésemelést, de ezzel legfeljebb csak megközelítették a létminimum határát.

A második világháború idején domborodott ki csak igazán a tanyai vasút jelentősége. 1944. novemberében jelent meg a Délmagyarországban, hogy „a Rudolf-téren reggelenként és kora délután feltűnik a tanyai kisvasút jól ismert szerelvénye, amely még azokban a napokban is szorgalmasan járt a tanyák között, amikor a hóviharak minden más közlekedést lehetetlenné tettek. A kisvasút már hetek óta ismét bekapcsolja a tanyavilágot Szeged vérkeringésébe, jelenleg a közellátást szinte egyedül biztosítja. A város hatósága a lakosság ellátása érdekében Alsóközpontnak egy harmadik piaci napot is engedélyezett. Miután a városban a levélforgalom is megindult, semmi akadálya annak, hogy a tanyavilág is bekapcsolódjon a postaforgalomba.”

A vonatok túlszűfoltága hamarosan tarthatatlanná vált. Két személykocsi tengelytörése figyelmeztetett a veszélyre, ezért a polgármester ismét nyomatékosan figyelmeztette a közönséget, hogy csak az utazzon, akinek mulaszthatatlanul szükséges.

A törvényhatósági bizottság 1946. május 2-án tárgyalta a gazdasági vasút átszervezésére, illetve a MÁV-nak való átengedésére vonatkozó javaslatot. Kimondta, „hogy a gazdasági vasút 17 éves, és abba a stádiumba jutott, hogy a felépítmények (a pálya és tartozékai) részben kicserélésre, részben pedig állandó javításra szorulnak. A gördülőanyag (a vontató és vontatott járművek) a fokozott igénybevétel folytán kicserélésre,

vagy komoly javításra szorul. Az üzemeltetés az eddigi 150.000 pengő háromszorosába fog kerülni. Miután a MÁV a helyi érdekű vasutakat saját kezelésbe veszi, szükséges, hogy megfelelő kártérítés ellenében a MÁV-nak az átvételt felajánljuk azzal a kötéssel, hogy a gazdasági vasút továbbra is üzemben tartandó”. (111. ábra)

A kisvasút 1949. január 1-től az államosítással került a Magyar Államvasutak tulajdonába és a MÁV szegedi igazgatóságának felügyelete alá. Amikor a gazdasági vasutat átvette a MÁV, nemcsak a neve, hanem az üzemeltetés módja is megváltozott. A gazdasági vasútból közforgalmú vasút lett, és ettől kezdve a 25-30 km/h sebességgel közlekedő „madzagvasút” a MÁV szigorú szabályai szerint rózta a kilométereket. Azt, hogy az államosítás időpontjában a kisvasúti pálya, a járművek, az épületek és egyéb berendezések milyen állapotban voltak, pontosan nem tudjuk, de az biztos, hogy a kisvasút dolgozói nagyon sok áldozatot hoztak üzemük fenntartásáért és fejlesztéséért. (112. ábra)

Tervezték a várostanyai vonal meghosszabbítását a Petróczi iskoláig, a nyomvonal közigazgatási bejárását 1948. március 12-én megtartották, a vonal kiépítését május 10-én megkezdtek, de csak 4,2 km épült ebből a 14 km-es vonalból a Halasteleki iskoláig. Ezt a vonalrészét 1949. március 12-én adták át a forgalomnak. Ha a Petróczi iskolai vonal kiépül, ennek a tíz kilométer körüli szakaszánál kiágazott volna egy 3-4 kilométeres csatlakozó vonalrész a kelebiai erdőgazdaság által a városnak felajánlott 12 kilométeres erdei vasúthoz, és ezzel összeköttetés létesült volna Kelebia és Tompa községekkel, sőt szóba került e vonal Bácsalmásig történő kiépítése is. Szeged város szempontjából lényeges lett volna, ha a piacnak a Rudolf-térről történő áthelyezésével együtt a Mars térre kerül a kisvasút kiinduló állomása is. Ennek munkálatai 1949 őszén megkezdődtek. Ha az átépítés megtörténik, az Átrakó pályaudvarról elinduló kisvonatok az Oldal-utcán és a Bécsi körúton jutottak volna el a Mars térre. A megkezdett munka azonban hamarosan abbamaradt, mert a város területén egységes közlekedési hálózatot akartak kialakítani. Ennek a tervnek a további része lett volna, hogy a Szegedre nagy kerülővel bevezetett kisvasúti vonal egy szakasza helyett a Mars tértől kiépítettek volna egy 14 kilométeres vonalat Kiskundorozsma község és a fürdő érintésével Kisivánszékig. Ezzel a pusztamérgesi vonal 6 kilométerrel rövidebb úton érte volna el a Mars teret. Ugyanakkor megszüntethető lett volna az egyébként csekély forgalmat jelentő Feketeszél – Kunhalom – Szentmihálytelek – Szeged-átrakó közötti vonalrész. A további tervek között szerepelt Kiskunmajsán csatlakozni a kecskeméti kisvasúthoz, másik ággal pedig bejutni Kiskunhalasra. Ezeket a terveket 1948. április 14-én az ideiglenes Közlekedési Tanács is elfogadta.

Visszatérve a szegedi kisvasút eseményeihez, 1950 február 1-én megszüntették az átrakó pályaudvar és a Rudolf-tér közötti vonalszakaszt, és a villamosvasút kiépítéséig autóbuszokkal bonyolították le az átrakó pályaudvar és a Mars tér közötti piacos forgalmat. A villamosjáratok 6-os jelzéssel 1950. március 1-től 1966. május 22-ig közlekedtek. (113. ábra)



A villamosjáratok megszűnése után 1973. szeptember 30-ig autóbuszokkal biztosították a fenti összeköttetést, ezt követően pedig Szeged állomás előtt volt csak átszállási lehetőség. (114-115. ábra)

Ezek a megoldások nem kedveztek a piacos forgalomnak, ami észrevehetően csökkent. A MEZŐKER az átrakó állomáson tranzittelepet létesített, ami több évig jelentős forgalmat bonyolított le.

Vitathatatlan, hogy a megváltozott életforma eredményeként változtak a közlekedési szükségletek is. A gazdasági élet fejlődésével a piaci forgalom mellett rohamosan növekedett a hivatásforgalom is.<sup>8</sup>

A MÁV lényegesen fejlesztette a kisvasút vonó és vontatott járműparkját, amelyekkel a pálya átépítésével a 30-35 kilométernél nagyobb sebességgel is közlekedhettek volna a vonatok. A dorozsmai villamosvasút kiépítésével a kisvasút nyomvonalának említett áthelyezése sem jöhetett már szóba, pedig kedvezőbb megoldás lett volna, mert a villamosvasút pályaszintben keresztezte a budapesti vasútvonalat, a kisvasutat pedig a volt „százlábú híd” helyén<sup>9</sup> levő aluljáróban vezették volna át, és ezen a dorozsmai szakaszon a kisvonatokat villamosszerűen akarták sűrített járatokkal közlekedtetni.

A kisvonatok szerelvényei mindig zsúfoltak voltak, a kapacitása telítődött, sok lényegében jogos kérés és panasz hangzott el az érdekeltek részéről is, amin a rendelkezésre álló eszközökkel nem lehetett segíteni. Egyre sürgetőbbé vált az utazással töltött idő csökkentése, amin csak az úthálózat és az autóbuszközlekedés fejlesztésével lehetett segíteni.

A MÁVAUT Szeged-Mórahalom-Ásotthalom útvonalon 1960. március 7-én indította meg autóbuszjárait, amelyek induló és végállomása a Takaréktár utcában volt.<sup>10</sup> A járatokat hamarosan sűríteni kellett, és újabb területeket is be kellett kapcsolni az autóbuszforgalomba. (116-117. ábra) Nem maradt el a kisvasút fejlesztése sem, mert például még 1961-ben is szereztek be újabb személy- és motorkocsikat, amelyekkel már ha a pálya bírta volna 60 km/órás sebességgel is lehetett volna közlekedni.<sup>11-12</sup>

A pálya felújítása is elkezdődött, mégpedig eléggé időálló felépítmény építésével, mert a „nagyvasúti” vonalak korszerűsítésénél felszabaduló sínanyagot fektették le. (118-119. ábra)

Az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció végrehajtása során került sor a szegedi kisvasút felülvizsgálatára és jövőbeni üzemének meghatározására. (120. ábra) A részletes vizsgálat eredményeként olyan határozat született,<sup>13</sup> hogy 1975. szeptember 1-től a kisvasút személy- és áruforgalmát<sup>14</sup> a Volán 10. sz. Vállalat bonyolítja le, amely már addig is jelentős szerephez jutott ebben a térségben. (121-124. ábra)

A Délmagyarország című napilap folyamatosan beszámolt a közhangulatról, a lakosság ragaszkodásáról. (125-127. ábra) Sokan a megszüntetés gondolatát is hihetetlennek tartották. A viták, érvek és ellenérvek a maguk idején lezajlottak, de tény, hogy azok a kisvasút egész történetét végigkísérték. Elképzelhető, hogy ha Sármezey Endre javaslata alapján Dorozsmán át építik a vonalat, vagy a későbbi átépítést és a hálózat

bővítését megvalósítják, még ma is üzemelne és az idegenforgalom gyöngyszeme lenne. De nem így történt.

A kisvasút állomásairól és megállóhelyeiről a 128-136 ábrán látható fotók 1975 augusztusában készültek.

A kisvasút utasai és személyzete közül a legtöbben már az igazak örök álmát aluszszák. Nekünk pedig az a feladat maradt, hogy megőrizzük, ápoljuk és továbbadjuk a város szívéhez nőtt kis „madzagvasút” emlékét, hogy gyermekeink is elmesélhessék unokáiknak, hogy volt egyszer Szegeden is egy kisvasút.

A „Kézfogás” Baráti Társaság és a MÁV Rt. Szegedi Igazgatósága 1997. február elsején, a kisvasút megnyitásának 70. évfordulóján emléktáblát avatott, ami a Roosevelt tér (volt Rudolf tér) 14. sz. ház falán van elhelyezve.

### **Jegyzetek**

- [1] Szeged város „V” alakú birtokának délnyugati része volt az Alsótanya. Ennek a légvonalban 41 kilométer hosszú területnek a fejlődéséhez jelentős mértékben hozzájárult Vedres István városi földmérő, aki a városi földek minőségét tanulmányozva azt tapasztalta, hogy a nagy kiterjedésű futóhomokos terület kívül esik a gazdaközösség érdeklődésén, ezért éveket szentelt annak kikísérletezésére, hogy hogyan lehetne megkötni és termővé tenni a sovány homokot. Nemes buzgalmával rászoktatta a szegedi földműveseket a különleges homoki gazdálkodásra, aminek eredményeként hamarosan benépesült a futóhomokos terület. Eleinte ingyen lehetett földhöz jutni, 1851-től azonban a földművelők egyre nagyobb földéhségét úgy igyekeztek csillapítani, hogy a nagy kiterjedésű legelők egy részét 5-10 holdas parcellákra osztva 10-20 évig terjedő és a lejáratkor meghosszabbítható haszonbérbe adta a város olyan családoknak, akik azt saját maguk művelték meg. A bérlők a jobb megélhetés reményében (és azért is, mert mentesültek a városi közterhek fizetése alól) vállalták a lakóhelyüktől távol eső területen levő föld művelését, ahol pontosan a távolság miatt kénytelenek voltak szálláshelyről gondoskodni, tanyát, legtöbb esetben vályogkunyhót építeni. A szétszórt tanyákon élő lakosságot hamarosan követték az iparosok, kereskedők, a különféle árusok, és így a legalkalmasabb helyeken piac alakult ki. Általában ezeken a piachelyeken jöttek létre a tanyaközpontok, melyek lakói először keresztest állítottak, később kápolnát, lelkészlakást és iskolát építettek. Lényegében a város földpolitikája alakította ki Szeged jellegzetes tanyavilágát, a tanyavilág népét és népének karakterét. Ezzel a teljesen új életformával együtt azonban hamarosan napirendre kerültek a lakosság közelítási és közlekedési problémái is.
- [2] Szeged volt az első város az országban, amely 1891-ben a 41 ezer hold területű Felsőtanyán, 1892-ben pedig a 81 ezer hold területű Alsótanyán, Alsóközponton, a mai Mórahalmon közigazgatási központot létesített. (Mórahalom 1950-től önálló tanácsú község, 1989. március 1-től város.) Ezek a tanyai kirendeltségek eleinte csak anyakönyvezéssel és marhalevel-vezetéssel, valamint a különböző ügyeknek a központ felé történő továbbításával voltak megbízva, de ilyen ügyekben már nem kellett a szegedi hivatalokat felkeresni.

- [3] A bérlők iparkodtak a földet minél jobban kihasználni, de a legtöbben anyagi okok miatt kénytelenek voltak a befektetésekről, a talaj trágyázásáról, gépek alkalmazásáról lemondani, sőt rossz termés esetén egyre jobban eladósodtak. Ennek ellenére a város sokat tett a tanyai lakosság helyzetének javítása érdekében. Szorgalmazták és támogatták a tanyák fásítását, az erdőtelepítést, szőlő és gyümölcsfák ültetését.

1882-ben az alsóásvóthalmi erdő délkeleti részén erdőőri szakiskolát létesítettek, aminek alapvető célja volt: „általában, de különösen a homoki erdők telepítésénél, őrzésénél és kihasználásánál, a vadtenyésztésnél szükséges szakképzettség elsajátítását az alizszi személynzetnek lehetővé tenni.”

1899-ben az erdészet tíz hold területen gyümölcsfaiskolát létesített és a kisgazdáknak kedvezményes áron, a jobb módúaknak önköltségi áron mintegy 200.000 darab az itteni klímának legjobban megfelelő gyümölcsfaoltványt adtak el, aminek kedvező hatása pár év múlva elsősorban a szegedi piacokon volt látható, minőségileg elsőrendű gyümölcs formájában.

- [4] Utólag értékelve elképzelhető, hogy jó lett volna, ha ez a terv megvalósul. A Kiskundorozsma-Kiskunhalas vasúti összeköttetésén kívül a vonatok Kiskunfélegyháza – Kiskundorozsma – Szeged-Rókus-Hódmezővásárhely átmenetben közlekedhetnének. A Szeged-Rókus – Rószke és Kiskundorozsma – Rószke vonalrész kiépítésével a vasút üzeme is lényegesen gazdaságosabb lenne. Rószkén lehetne a Ro-La terminál, a megfelelően kiépített rókusai vasútállomás mellett lehetne a mostani Mars-téri autóbuszpályaudvar. A Tisza-teherpályaudvar Kiskundorozsmán lehetne egy vontatási telephellyel együtt és így fölöslegessé válna a Szeged-Rókus-Szentmihálytelek vonalrészen belül a városban levő minden vasúti létesítmény. Az 1960-as években volt olyan terv, amelynek első lépéseként összeköttették volna a kiskundorozsmai és a rókusai vasútállomást. A terv a jelenlegi Szeged állomást helikopterállomásnak javasolta.

- [5] Pusztamérget területén az első földbérő telepesek 1897-ben jelentek meg. 1902-ben Ormódi Béla az említett vasútvonal egyik engedélyese megvásárolta a 4238 kat. hold területű pusztát és 1905-ben szőlőtelepet létesített. A szőlőmunkák elvégzésére állandó lakosok költöztek ide, akik részére negyven munkáslakást építtetett. Ezek a lakosok képezték a község magvát. Sokan tanyát vettek ezen a területen, és őtholdas parcellákon foglalkoztak szőlőtermeléssel. Pusztamérget 1908-ban önállósult, addig közigazgatásilag Kiskunmajsához tartozott. 1910-ben már 2021 lakos élt itt és postahivatal is működött. Pusztamérget kisvasúttörténete 1926 nyarán kezdődött, amikor a település lakói úgy látták, hogy a normál nyomtávolságú vasúti tervből már nem lesz semmi, küldöttség útján kérték a várostól, hogy a Pálffy tanyától, az ide tervezett végállomástól 8.5 kilométerrel, Pusztamérgetig építsék tovább a vonalat. A város 1926 október közepén bizottságot küldött ki a pusztamérgeti képviselő-testületi ülésre. Ekkor kijelölték a vasútállomás helyét, a pusztamérgetiek díjmentesen rendelkezésre bocsájtották a vasútépítéshez szükséges területet, és azt kérték, hogy Szeged város előlegezze meg a 2.5 milliárd koronát kitevő építési költséghez tőlük kért 700 millió korona hozzájárulást, aminek biztosítékául 2100 hold földet ajánlottak fel.

- [6] A kisvasút üzleti eredménye és teljesítményi adatai:

A kisvasút üzleti hossza: 67,8 km

	1929	1930	1931	1932
Utasok száma:	307.000	257.000	214.800	185.000
Áruforgalom (tonna):	29.170	23.000	34.400	27.300
Összes bevétel:	475.000 P	384.800 P	346.000 P	250.000 P
Összes kiadás:	304.200 P	281.600 P	240.500 P	211.200 P
Üzleti eredmény:	170.800 P	103.200 P	105.500 P	38.800 P
Elhasznált gázolaj:	663 mázsa	960 mázsa	1042 mázsa	1027 mázsa
Gázolaj egységár (pengő):	28.70 P	27.40 P	26.50 P	27.40 P

1929 májusától gőzmozdonyok nem közlekedtek, azok üzemen kívül voltak.

- [7] A Rudolf tér és az átrakó állomás közötti kisvasúti vonalszakasz megszüntetése után a szegedi Gépkocsiközlekedési Községi Vállalat az új (6-os jelzésű) villamosjárat megindulásáig az átrakó állomásra érkező és az onnan induló vonatokhoz autóbuszjáratot indított. Ezek a járatok a Marx térig, innen a Széchenyi térig és vissza rendben és pontosan közlekedtek.

A 6-os jelzésű villamosok 1950. március 1-től az Aradi vértanúk teréig, majd június 1-től, amikor a vonal többi része is elkészült, a Marx térig közlekedtek. Az első járat június 1-én 5.20-kor indult az átrakó állomástól és 50 fillér volt a menetdíj. A járatok ekkor 24 percenként közlekedtek és a vonatokhoz még külön kocsikat is indítottak. Ezeken a villamosokon a vonatok utasain kívül alig volt utas, a kocsik többször üresen, jobb esetben egy-két utassal közlekedtek. A minimális utasforgalom miatt a villamostársaság csak az érkező és induló kisvonatokhoz közlekedtetett járatait, de így is sok panasz merült fel, amit a Délmagyarország rendszeresen közölt. 1957. július 25-én például az olvasható, hogy „naponta sok bosszúságot okoz a mostoha nemtörődömség elhanyagolt, jelenleg tűrhetetlenül hiányos villamasközlekedés...” Az 1958-ban megjelent szegedi idegenforgalmi kiadványban az szerepel, hogy a 6-os jelzésű villamos csak piaci és vásári napokon közlekedik. A sok panasz ellenére a villamosforgalom nemcsak akadozott, hanem egy időre pályafelújítás miatt megszűnt. Ez alatt az idő alatt az átrakói pályaudvartól közel egy kilométerre levő Szeged állomás melletti 1-es jelzésű villamosmegállóig gyalogolhattak az utasok.

1963. november 10-től csak a Dugonics térig és alkalmanként közlekedtek a villamosok. 1965. áprilisában a pálya műszaki hibája miatt ismét leállították a villamosjáratokat. A villamostársaság ekkor azt ígérte, hogy meggyorsítja a javítási munkákat és május első napjaitól ismét közlekednek a villamosok. A villamasközlekedés azonban továbbra is akadozott, bizonytalanná vált, amin csak a pálya teljes átépítésével lehetett volna segíteni. Erre azonban nem volt pénz, ezért más megoldást kellett keresni. A szegedi Autóközlekedési Vállalat 1966. május 22-től, vasárnaptól kezdődően autóbuszjáratokat indított a Marx tér és az átrakó állomás között. Az autóbuszjáratok forgalomba helyezésével egyidejűleg a Szegedi Közlekedési Vállalat a 6-os jelzésű villamosjáratokat megszüntette.

A Délmagyarország 1966. május 20-án közölte, hogy „az új járat az átrakó pályaudvarra érkező és onnan induló vonatok utasainak, valamint a paprikafeldolgozó, a pincegazdaság pincésze és a Tisza-pályaudvar dolgozóinak gyors szállítását biztosítja. A járatok a Marx

tér-Párizsi körút-Londoni körút-Április 4. útja-Hámán Kató utca-Baross tér-Szövetkezeti út útvonalon érnek az átrakó pályaudvarhoz. Az autóbuszok megállnak a Tolbuhin sugárúton, a Petőfi Sándor sugárúton, az Április 4 útján, a nagyállomásnál, a paprikafeldolgozó előtt, majd következik a végállomás, az átrakó pályaudvar. A járatok a Marx térről hétköznap és vasárnap 5.10, 5.35, 6.48, 7.15, 7.35, 12.50, 13.13, 13.40, 14.00, 15.40, 17.05, 18.05, 18.28, és 21.30 perckor indulnak az átrakó pályaudvara. Munkanapokon a Marx térről 9.50 perckor is indul járat az átrakó pályaudvarra.

Az átrakó pályaudvarról a járatok 5.22, 6.38, 6.58, 7.40, 8.05, 13.03, 13.30, 13.50, 14.30, 16.05, 17.20, 18.19, 18.40, és 22.30 perckor indulnak a Marx térre. Munkanapokon még 10.05 perckor is indul busz az átrakó pályaudvarról a Marx térre...” A későbbiekben a gyér utasforgalom miatt a járatok számát csökkentették.

- [8] A kisvasút nemcsak vonataival, hanem telefonvonalával is jelentős volt ebben a térségben. A községekben a Posta csak munkanapokon 8-16 óráig volt nyitva, tehát telefonálni is csak ebben az időben lehetett. A postákon kézi kapcsolású központ volt. A kisállomásokon éjjel-nappal és ünnepnapokon is volt állomási dolgozó, akik telefonösszeköttetésben voltak egymással. Sürgős esetben az átrakói vasúti dolgozó közvetítésével – ahol volt városi telefon – értesíteni lehetett a mentőket, tűzoltókat vagy a rendőrséget.

**A postai telefonelőfizetők száma az alábbi volt:**

	1958-ban	1972-ben
Ásotthalom	27	45
Domaszék	8	18
Mórahalm	36	70
Pusztamérges	17	25
Ruzsa	15	21
Zákányszék	13	22

A vasútállomásokon csak Pusztamérgesen és Mórahalmon volt postai telefon.

- [9] 1879-ben az árvíz a szegedi vasútvonalakat is tönkretette. A budapesti vonal töltését Szeged-rendező és Kiskundorozsma állomás között átszakította és nagyobb darabon elmosta. A helyreállítás során a későbbi esetleges nagy vizek szabad lefolyását akarták egy faszerkezetű híddal biztosítani. Ezt a „százlábú hidat” sokszor meggyújtotta a gőzmozdonyok tüztéréből lehulló parázs, ezért és az elhasználódás miatt is, az 1900-as évek elején vashíddá akarták átépíteni. A nagy vizek azonban elmaradtak, a tervből pedig a biztonság kedvéért egy nagyobb betonáteresz lett a dorozsmai állomástól kb. 6-700 méterre. Ez az áteresz alkalmas lett volna arra, hogy a kisvasút, vagy a villamosvasút itt közlekedjen. A Kiskunfélegyháza-Szeged vonal rekonstrukciója során az 1960-as évek második felében az átereszt beépítették.
- [10] Nem ez volt az első autóbuszjárat ebben a térségben. Szeged szab. kir. Város Társaskocsi Vállalata 1926. augusztus 1-től, üzemének kezdetétől, 1932. március 1-ig naponta három pár autóbuszjáratot közlekedtetett Szeged és Alsótanya között. Ezeket a járatokat azért szüntették meg, mert elvonták a kisvasúti forgalom egy részét és nem látták értelmét, hogy a város mesterséges konkurenciát csináljon egyik üzemével a másiknak.
- A MÁVAUT 1933. június 12-én indította meg első menetrend szerinti járatát Baja-

Mélykút-Kisszállás-Szeged viszonylatban. Ennek a járatnak hat megállóhelye volt az Alsótanyán.

A bajai székhelyű 22. sz. Autóközlekedési Vállalat 1954 májusától egy pár járatot közlekedtetett Baja-Kiskunhalas-Öttömös viszonylatban. A járatok csak munkanapokon közlekedtek és Pusztamérgesen csatlakoztak a kisvonathoz.

**Az Öttömös-Szeged út menetrendje az alábbi volt:**

Busz indul:	4.30	Öttömös	Busz érkezik:	16.40
Busz érkezik:	4.47	Pusztam.	Busz indul:	16.23
Kisvonalat ind:	5.10	vasútáll.	Kisvonalat érkezik:	16.00
Kisvonalat érkezik:	7.05	Szeged átrakó	Kisvonalat indul:	14.05

- [11] A kisvasút járműállománya 1940-ben 4 Diesel-villamos mozdonyból, egy kéttengelyű motorkocsiból, 15 kéttengelyű személykocsiból, 24 nyitott és 34 fedett teherkocsiból állt.

A járműállomány 1971. január 1-én az alábbi volt:

**Vontatójárművek:** 6 darab: Mk 48-2004, Mk 48-2030 psz.

495-5001, 5002, 5003, 5004. Ebből a típusból egy darab a nagycenki múzeumba került.

**Vonatott járművek:** Személy és kálauzkocsik: 20 darab

Fedett teherkocsik: 25 darab

Nyitott teherkocsik: 42 darab

A szegedi igazgatóság vontatási osztálya a járművek selejtezése után egy Mk 28-as mozdonyt, egy személy és egy teherkocsit oktatási célra a Bebrits Lajos Vasútforgalmi Szakközépiskolának ajándékozott. A járműveket az iskola udvarán épített sín páron rögzítették. Az elmúlt évekig ezek a járművek őrizték a kisvasút emlékét, de az iskola felújítása során leselejtezték őket.

- [12] A kisvasút és az autóbusz menetidejének összehasonlítása az 1960. május 29-től érvényes menetrend alapján:

	Kisvonalat	Autóbusz
Szeged-átrakó pu. -		
Mórahalom:	55 perc	
Ásotthalom:	92 perc	
Szeged-Takaréktár utca -		
Mórahalom:		35 perc
Ásotthalom:		50 perc

A kisvonattal az utas az átrakó pu-tól átszállással, 1973. szeptember 30-tól gyalog az 1-es villamosig folytathatta útját, még autóbusszal közvetlenül a belvárosba érkezett. A Takaréktár utcai autóbusszállomás (váróterem, irodák stb.) a mai Tanposta helyén volt. Az egy útra szóló menetjegy ára Szeged és Ásotthalom viszonylatban kisvonattal 10.40 Ft., autóbusszal 15.80 Ft. volt.

- [13] A Csongrád megyei Tanács Közlönyében 43/1974. /II.12/ V.B. szám alatt jelent meg a szegedi MÁV-kisvasút személy és áruforgalmának közútra terelésére vonatkozó határozat, amely kimondta:

„1. A végrehajtó bizottság a szegedi MÁV-kisvasút személy- és áruforgalmának 1975. szeptember 1-én történő megszüntetésével, a vasútvonal felbontásával az alábbi feltételek biztosítása esetén egyetért:

- a) A közútra terelt személy- és áruforgalom lebonyolításáról a Volán 10. sz. Vállalata tartozik gondoskodni. A személy- és áruforgalom zökkenőmentes lebonyolításához a vállalat részére biztosítani kell 7 db autóbuszt, 2 db rakodógépet, 3 db tehergépkocsit és meg kell építeni 2 db autóbusz-várótermet.
  - b) A MÁV a felszabadult épületeket és rakodóterületeit térítésmentesen átadja a helyi tanácsnak Szeged, Pusztamérges és Zákányszék belterületén lévők kivételével. Ezeket az építményeket a tárcán belüli fejlesztésre hasznosítják.
  - c) A Szegedi Postaigazgatóság – 2 db biztosítandó postaszállító gépkocsival és 28 km postai hírszállító vezeték áthelyezésével – köteles gondoskodni a postai szolgáltatás zavartalan lebonyolításáról.
  - d) A forgalomátterelés időpontjáig szükséges megépíteni, autóbuszforgalom lebonyolítására is alkalmas módon a Széksóstó-Mórahalom közötti, Mórahalom-Ásotthalom közötti összekötő útszakaszokat és az Ásotthalom-Halasteleki új bekötő utat autóbuszfordulóval együtt.
  - e) A KPM kezelésében levő 55.121, 55.122 és az 55.123 jelű utakat a forgalomátterelés időpontjáig fokozott fenntartással alkalmassá kell tenni autóbuszforgalom lebonyolítására. Nem a forgalomátterelés feltételeként, de az intézkedéshez kapcsolódva az 55.126 jelű úton, az 5.431 jelű út 0.031.9 km szakaszán és az 5.413 jelű út 15.5-19.0 km szakaszán szélesítést és burkolaterősítést kell végrehajtani a forgalomfenntartás mellett, a KPM Hódmezővásárhelyi Közüti Igazgatóság évi rendszeres fenntartási, felújítási, korszerűsítési keretein kívüli anyagi eszközök terhére.
  - f) A MÁV köteles a forgalomátterelés által érintett körzet személy- és áruszállítási igényét kielégíteni Szeged, Kiskundorozsma, Kisszállás, Balotaszállás és Kelebia vasútállomásokon.
  - g) A MÁV Szegedi Igazgatósága tartozik a megszüntetett kisforgalmú vasútvonal rendszeres személyforgalmát igazoltan igénybevevő „hivatásforgalmú” utasok (munkába járók, tanulók) részére, a rendszeres árufuvaroztatók részére a közúti forgalomra átterelés és új csatlakozással kapcsolatos ténylegesen felmerülő többlet fuvardíjköltségeket 3 éven keresztül az előírt szabályok szerint a közlekedéspolitikai alpból a lakosság, illetve a közületek részére megtéríteni.
  - h) A MÁV Szegedi Igazgatósága tartozik a forgalom átterelésével kapcsolatban felszabaduló munkaerő átcsoportosításáról és hátrány nélküli foglalkoztatásáról gondoskodni.
2. A megszüntetett kisvasút felszabadult földterületeinek és nem hasznosítható ingatlanainak bontási és területrendezési munkáiról a megyei tanács végrehajtó bizottsága gondoskodik.

Kéri a Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumot, hogy e munkák fedezésére 14.519.600 Forintot a megyei tanács fejlesztési alapjára utaljon át. A társadalmi munka igénybevételével megtakarítható összeget az úthálózat fejlesztésére, illetve korszerűsítésére kell fordítani. A végrehajtó bizottság kéri a közlekedés- és postaügyi minisztert, hogy a vasútvonal megszüntetése ügyében hozott döntésről a végrehajtó bizottságot tájékoztassa...”

*Négy keréken II.*

[14] A kisvasút személy- és áruforgalma 1961-1970-ben.

**Személyforgalom:**

1961	687.064 fő	1966	692.516 fő
1962	651.487 fő	1967	645.641 fő
1963	689.335 fő	1968	516.489 fő
1964	686.799 fő	1969	451.439 fő
1965	682.349 fő	1970	347.769 fő

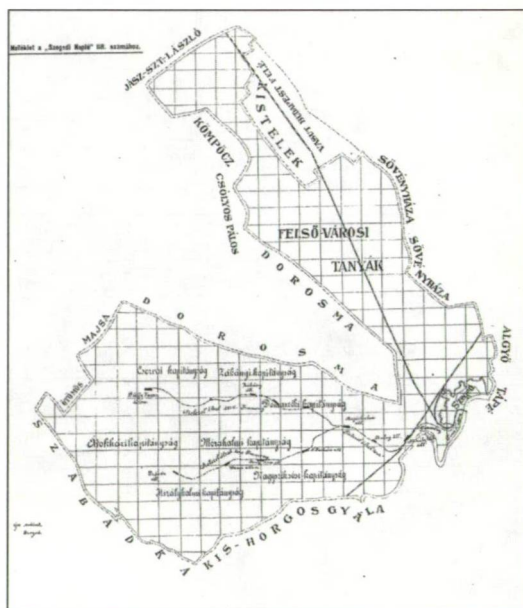
**Áruforgalom:**

FELADÁS			LEADÁS		
	Darabáru	Kocsirakomány		Darabáru	Kocsirakomány
	Tonna			Tonna	
1961	599	13.177		1.127	42.020
1962	1.075	12.390		2.159	52.186
1963	1.014	10.677		1.360	59.974
1964	557	8.105		1.169	64.879
1965	485	14.713		624	49.611
1966	533	18.768		568	54.319
1967	209	9.239		414	64.841
1968	49	7.250		107	43.052
1969	25	5.915		31	41.507
1970	24	8199		43	32.142

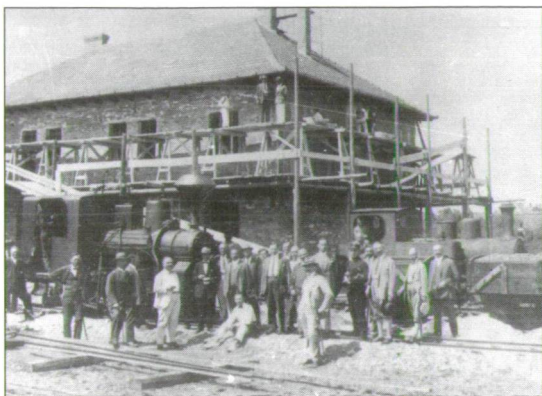




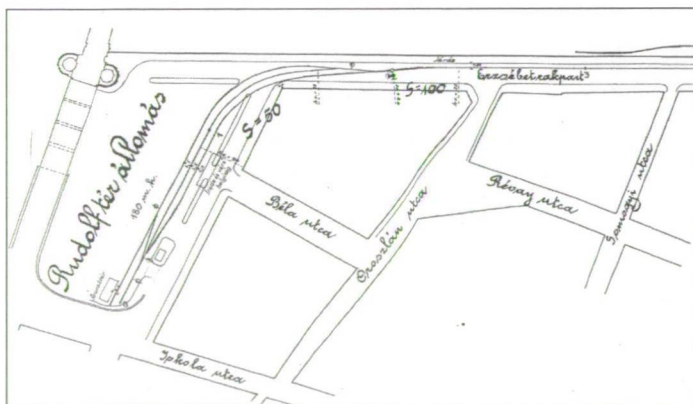
94. ábra  
Szeged „tanyavilága” az  
1900-as évek elején.

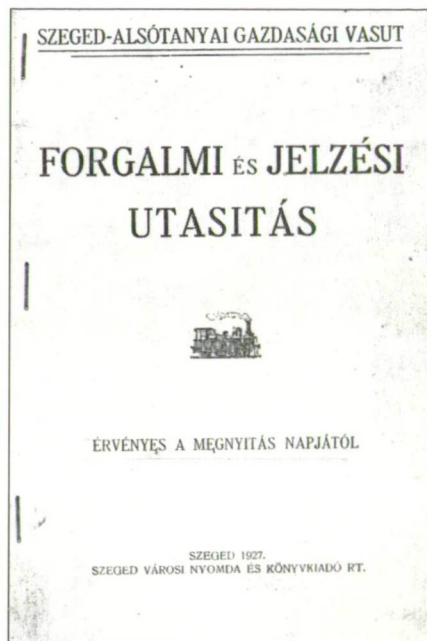


95. ábra  
A gazdasági vasút északi  
szárnyának eredeti  
végállomása a Pálffy tanyánál  
volt. A pusztamérgesiek utólag  
kérték a vonal  
meghosszabbítását.

[illegible]

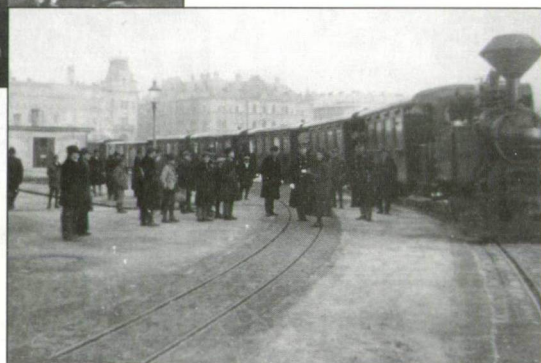
97. ábra  
A kisvasút első menetrendje.





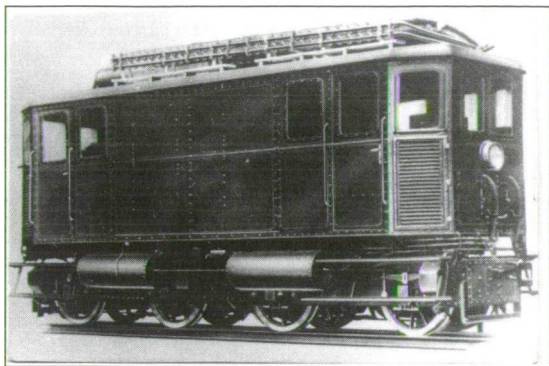
99. ábra

A 67 oldal terjedelmű utasítás részletesen tartalmazza a végrehajtó szolgálat ellátására vonatkozó tudnivalókat.

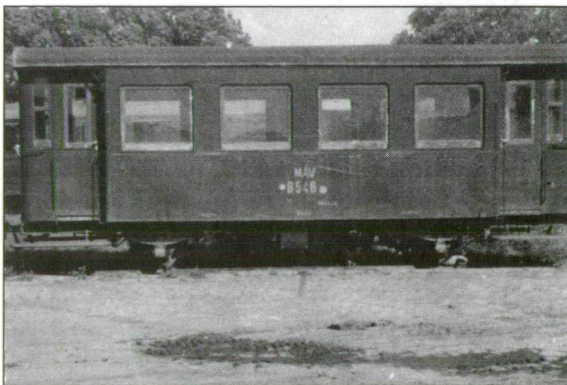
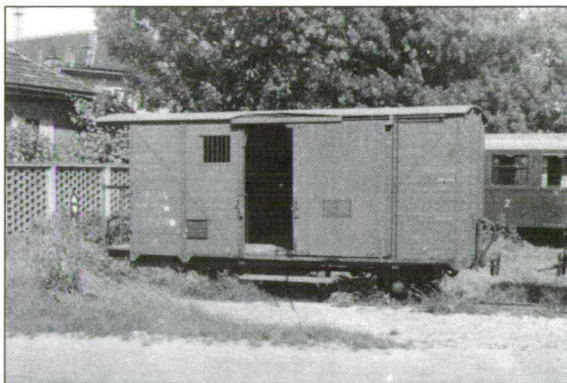


100. a), b) ábra

Indulásra készen áll a Rudolf-téren a műszakrendőri bizottság vonata, amit Széksőstön is ünnepi hangulatban vártak.



101. ábra  
A Láng Gépgyár Rt. 1928-29-  
ben 4 db 120 LE-s Diesel-  
villamosmozdonyt készített a  
szegedi gazdasági vasút részére.  
A motor energiáját 550 voltos  
dinamóba vitte át és a 80  
tonnás vonatot 40 km/h  
sebességgel vontatta. Az első  
motor a Rudolf tértől  
Kunhalomig 1929. január  
17-én tette meg próbaútját.  
Ez a típus 1929-ben a  
Barcelonai Világkiállításon  
aranyérmet nyert.



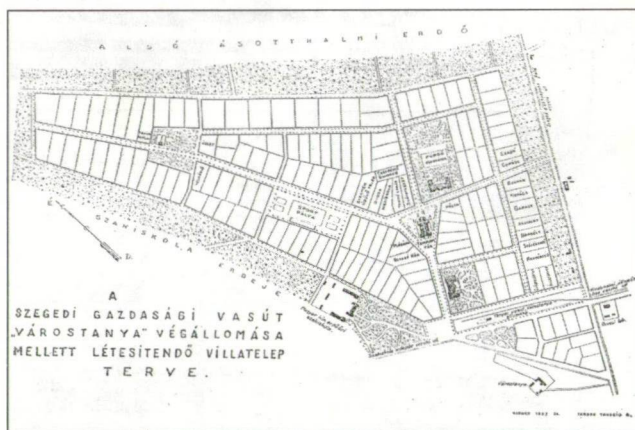
102. a), b) ábra  
A kisvasúti személykocsik  
eredetileg nyitott peronnal  
készültek. Piacos napokon  
előfordult, hogy a zsúfoltság  
csökkentése érdekében  
padokkal berendezett fedett  
teherkocsikkal egészítették ki  
a személyvonatokat.





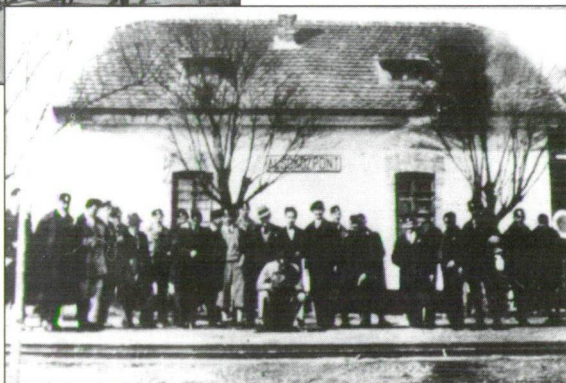
103. ábra

A Rudolf téren látható piac a kisvasút megnyitása után alakult ki. Korábban a „makai” piac csak a híd fő bal oldalán, a múzeum előtt volt.



104. ábra

A szegedi közönség a trianoni diktátum után elveszítette Palicsot és Kamaráserdőt, ahova a nyári hónapokban különvonatok is közlekedtek. Az elveszített üdülőhelyek pótlására Berzenczey Domokos 1927-ben azt javasolta, hogy a kisvasúttal könnyen elérhető, és az ásóthalmi erdők által övezett, mintegy 150 holdas területen egy ideális nyaralótelepet rendezzenek be. Tervét a Szegedi Napló 1927. december 25-én közölte.



105. a), b) ábra  
Alsóközpont  
(ma Mórahalom) és  
Várostantya (ma Ásotthalom)  
vasútállomása 1927-ben.

[illegible]

MUNKABEOZTÁS	
Honyéderdőben, 1933 évi augusztus hó 13.-án.	
1./TÉNYTÁROS:	Bató Ferenc és Volkman Lipót.
2./SÜTÉSSEN:	a./a bornál: Sánta Antal Hóza Jánossal és Kalliczka József val b./a sörnél: d.e.l.d. Tékala Ferenc, d.u. Szőke József és Ték la Ferenc.
3./KONYHA:	Levesfőzés: a./Tékala Ferencné és Sánta Antalné. b./pörköltet Dobó József fősi Bakró Dáviddal. Zóná adagol Sántáné, a 122-es után már Dobó ur adago c./turócsuszát Volkmané, Ónodiné, Sántáné, Hofgesa né főzik. Adagol Volkmané. d./Husvágó és cigánypecsenye sütő Vincze József és párja.
4./KENYÉR ÉS KOVÁSZOS ÜBÖRKÉ árusítás:	Várnainé. Kenyereslednyok: Vlái és Vészáros lednykák.
5./CUKORKÁ: konfetti és málnaszörp:	Kiss Kovács Józsefné, Bérosiné és Mala tinszkiné.

106-107. ábra

A kisvasút dolgozói és családtagjai pontos munkabeosztás szerint szolgálták ki a nagylétszámú kiránduló közönséget.



108. ábra

A kirándulók tömege Szeged-átrakó állomáson.



*A kisvasútról szóló információ 1937-ben Szeged,  
a Szabadtéri Játékok Városa című idegenforgalmi  
kiadványban jelent meg.*

[illegible][illegible]

Vv	Vv	Vv	Vv	Általános	Vv	Vv	Vv	Vv				
736	13	48	19	5	Rudolf-tér	6	626	736	13	48	19	5
739	14	49	20	6	Szentistván	6	640	740	14	50	20	6
747	14	49	20	6	Kőhalom	6	648	748	14	50	20	6
906	15	50	21	7	Pusztamérges	6	430	906	15	50	21	7
914	15	50	21	7	Kőhalom	6	548	914	15	50	21	7
946	15	51	22	8	Városcsana	1	460	946	15	51	22	8

Vv	Vv	Vv	Vv	Általános	Vv	Vv	Vv	Vv				
716	13	48	19	5	Rudolf-tér	6	626	716	13	48	19	5
719	14	49	20	6	Kőhalom	6	547	719	14	49	20	6
747	14	49	20	6	Kőhalom	6	548	747	14	49	20	6
748	14	49	20	6	Engyvérsáp	1	514	748	14	49	20	6
906	15	50	21	7	Zákánytelep	1	514	906	15	50	21	7
906	15	50	21	7	Pusztamérges	6	430	906	15	50	21	7

Alsók.	Örd. t. Lengy. Kunh. Kleb. t.	Pm.	Rókah.	Pm.	Örd. t. Lengy. Kunh. Kleb. t.	Alsók.
Asott h.	<b>Be</b>	<b>7</b>	Rud.	<b>Rókah.</b>	<b>Be</b>	Asott h.
Baj. ut.		Ez a	Rud.	Rud.		Baj. ut.
Balogi.		ménetjegy	Ruzsa	Ruzsa		Balogi.
Bitesz.			Sárk.	Sárk.		Bitesz.
D. isk.		<b>35 km</b>	Sz. ut.	Sz. ut.		D. isk.
Dom.			Sz. átr.	Sz. átr.		Dom.
Feksz.		<b>Sz. r. és Gyönyös.</b>	Szmt.	Szmt.		Feksz.
Fodort.		A fel- és leszállás	Sztó	Sztó		Fodort.
Hov.		helyét a kalanz	Szögh.	Szögh.		Hov.
Jakus		lyukasztással jelzi.	Tűsök.	Tűsök.		Jakus
Kancst.		Ára 115 fillér.	Vágó	Vágó		Kancst.
Kász.			Vár. t.	Vár. t.		Kász.
Kis iv.			Zák.	Zák.		Kis iv.
Kissor.						Kissor.

**51453**

**154. Szeged Rudolf-tér-Kunh.**

154. Szeged Rudolf-tér-Kunhalom-Várostantanya.  
Pusztamértes.

[illegible]

109. a), b) ábra  
A kisvasút nyári menetrendje  
1938-ban és egy  
SZ. G. V. menetjegy.





110. a), b) ábra

A panaszok ellenére nagy havazás és belvíz idején a kisvasút biztosította az egyetlen kapcsolatot a várossal.

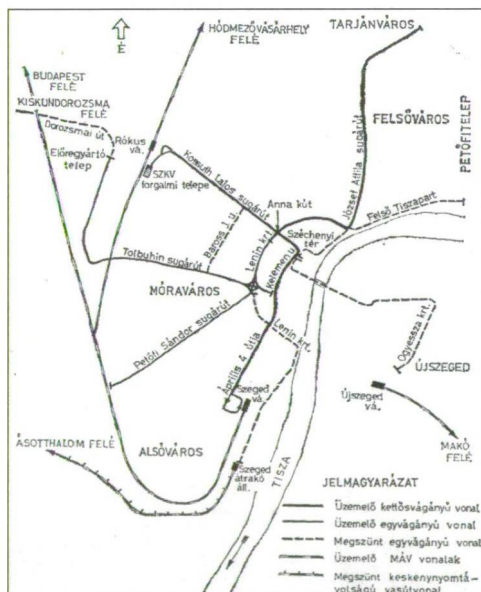
111. ábra

A gazdasági vasút egy-egy bélyegzőlenyomata.  
(az átrakói személypénztár bélyegzőjén 1951-ben még Sz.G.V. volt)

<p><b>Meghívó</b></p> <p>a Szegedi Gazdasági Vasút 20 éves fennállásának alkalmából 1947. évi február 1-én, délelőtt fél 11 órai kezdettel, Szeged-Átraktó állomáson levő nagyműhely termében rendezendő</p> <p><b>ÜNNEPSÉGÉRE</b></p> <p>Ünnepségünkön közreműködik énekesszámokkal a szegedi férfinyalcos és zeneszámokkal a Rendőrszenekar</p> <p><b>*</b></p> <p>A városból érkező vendégeinket Rudolf tér-állomásra 10 órakor induló különvonattal hozzuk le Szeged-Átraktó állomásra.</p>	<p><b>Műsor</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Himnusz, Rendőrszenekar</li> <li>2. Megnyitóbeszéd, Somogyi Imre városi tanácsnok</li> <li>3. Ady: Forr a világ. Szavaltat, ifjú Osi János</li> <li>4. Énekszámok, a férfinyalcos vezényli Csomák Elemér karnagy</li> <li>5. Strauss J.: Bor, dal, asszony — keringő</li> <li>6. Szegedi Gazdasági Vasút története, felolvasás <b>Dr. Imre J.</b></li> <li>7. Pécsi: Magyar dalcsokor, egyveleg</li> <li>8. Énekszámok, a férfinyalcos vezényli Csomák Elemér karnagy</li> <li>9. A vasút szolgáltatásban 20. évet eltöltött munkások jutalmazása</li> <li>10. Szózat, Rendőrszenekar</li> </ol> <p>Az ünnepségünkön közreműködő szegedi Rendőrszenekart Varga Lehel rendőrkarnagy vezényli</p>
---	---

112. ábra

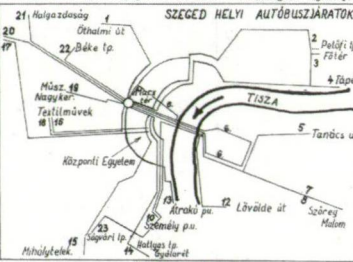
Dr. Imre János, a kisvasút forgalmi főnöke ünnepi beszédében a kisvasút jelenével, jövőjével és a dolgozók áldozatvállalásával is foglalkozott.



113. ábra

Szeged üzemben lévő és megszüntetett villamosvonalai 1978-ban.

1. Marx-té- <i>Chomadi</i> <i>gét</i> - <i>Óthahni</i> út	12. Marx-té- <i>Hathaká</i> - <i>Lóvélde</i> út
2. Marx-té- <i>Péttótlep</i> , <i>Fóter</i>	13. Marx-té- <i>Dugonics</i> <i>tér</i> - <i>Szemtyi</i> <i>pu</i> - <i>Átrák</i> v. á.
3. Marx-té- <i>Péttótlep</i> - <i>Tápá</i>	14. Marx-té- <i>Hattayásyá</i> - <i>Cyárlét</i>
4. Marx-té- <i>Péttótlep</i> , <i>Felzabáth</i> út	15. Marx-té- <i>Máldyité</i>
5. Marx-té- <i>Újvárad</i> , <i>Tankás</i> á.	16. <i>Káposzt</i> <i>Egyetem</i> - <i>Textilim</i>
6. Marx-té- <i>Újvárad</i> ( <i>fejtörés</i> )	17. <i>Káposzt</i> <i>Egyetem</i> - <i>Kakudorozma</i>
7. Marx-té- <i>Sáfrné</i> , <i>Péttó</i> ú.- <i>Szőrny</i> , <i>malom</i>	18. Marx-té- <i>Taxáimim</i>
8. Marx-té- <i>Sáfrné</i> , <i>Árpád</i> ú.- <i>Szőrny</i> , <i>malom</i>	19. Marx-té- <i>Újvárad</i> <i>pu</i> - <i>Ház</i> v. <i>Átrák</i> v. á.
9. <i>Szép</i> , <i>Szemtyi</i> <i>pu</i> - <i>Újvárad</i> v. á.	20. Marx-té- <i>Kiskundorozma</i>
	21. Marx-té- <i>Csomiglyá</i> - <i>Hálgad</i> v. á.
	22. Marx-té- <i>Mikélté</i>
	23. Marx-té- <i>Szabadság</i> <i>tér</i> - <i>Ságyré</i> út



5500 SZEGED

„13” Marx tér—Dugonics tér—Személy pu.—Átrakó v. á.

NO	Kód	Megjelölések	Km	M. LÉGI
0-0,0		MARK TÉR	3,4	1,0
-1	-68	Mély v. ÁB. Sós	3,0	9
5	1,0	Papföldvár	2,1	5
5	1,0	Dagupan té.	2,1	5
5	1,0	SZTK Iszart	2,1	5
6	1,8	Nem közút	1,6	4
7	1,2	Háms Káro u.	1,3	3
9	2,5	Szent Péter u.	0,7	2
9	2,5	Papföldvár	0,7	2
9	2,5	SZEVED ÁTR. VÁ.	0,0	0

MARK TÉRRŐL INDUL:  
(Átlék v. á-tér)

5,10	5,35	6,48	7,30	5,50
12,30	13,15	17,05	18,28	

ÁTRÁK V. Á-BÖL INDUL:  
(Műv. szél)

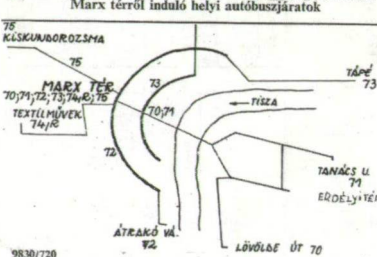
5,22	6,38	6,58	7,45	10,05
13,03	13,30	13,37	18,40	

FELMAGYARAZAT:

s = munkaszámok töredékei.

<p>TARJANTELÉ</p> <p>*10<sup>a</sup> TarjanTELé-Szegedi Vízmi</p> <p>*10<sup>a</sup> TarjanTELé-MAV Szegedi</p> <p>*11<sup>a</sup> TarjanTELé-Szegedi Egymen</p> <p>*11<sup>a</sup> TarjanTELé-Szegedi, Szemelyi pu.</p> <p>*12<sup>a</sup> TarjanTELé-Szegedi V.</p> <p>PEŤOFÉTELÉ</p> <p>*20<sup>a</sup> PeŤoféTELé-Központi Egymen</p> <p>*20<sup>a</sup> PeŤoféTELé-Szegedi V.</p> <p>SZT. GYÖRGY TÉR</p> <p>*1<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Gyaláré</p> <p>*2<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Gyaláré</p> <p>*3<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Dugonics tére</p> <p>*4<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Mihályosé</p> <p>*5<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Márcs TÉr</p> <p>*6<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Márcs TÉr</p> <p>*7<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Dugonics tére</p> <p>*8<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Széchenyi tére</p> <p>*9<sup>a</sup> Szt. György TÉr-Békéshely</p>	<p>SZÉCHENYI TÉR</p> <p>*40<sup>a</sup> Széchenyi TÉr-Uzsgárd (Kör.)</p> <p>*41<sup>a</sup> Széchenyi TÉr-Szécsényi u. (Orbánm.)</p> <p>*42<sup>a</sup> Széchenyi TÉr-Szécsényi u.</p> <p>*50<sup>a</sup> Széged, Szécsény pu. (Szegedi u.)</p> <p>BARTÓK B. TÉR</p> <p>*60<sup>a</sup> Bartók B. TÉr-Szeged (Pétyh u.)</p> <p>*61<sup>a</sup> Bartók B. TÉr-Szeged (Árpád u.)</p> <p>*62<sup>a</sup> Bartók B. TÉr-Bácsi közp.</p> <p>*63<sup>a</sup> Bartók B. TÉr-Kádorossza</p> <p>*64<sup>a</sup> Kárp. Egymen-Tesztiúthé</p> <p>*65<sup>a</sup> Bartók B. TÉr-Kör. közp. ker. v.</p> <p>MARK TÉR</p> <p>*70<sup>a</sup> Marx TÉr-Lövéné u.</p> <p>*71<sup>a</sup> Marx TÉr-Tudás u.-Erdélyi tére</p> <p>*72<sup>a</sup> Marx TÉr-Arnásk u.</p> <p>*73<sup>a</sup> Marx TÉr-Répa</p> <p>*74<sup>a</sup> Marx TÉr-Tesztiúthé</p> <p>*75<sup>a</sup> Marx TÉr-Tübing, Kádorossza</p>
--	---



„72” Marx tér — Szeged, Átrakó vá.

M. idő	Megfigyelések	M. idő	Ázsizási lehetőségek	JÁRATOK INDULNAK
0				MARX TÉRRŐL:
1	1. MARX TÉR	2	42, 73, 21/20, 71, 73, 11	5.10 5.35 6.48 7.30
2	Teljeskörű szét	3	31, 33, 63, 11	12.30 13.15 17.00 18.28
3	2. Széchenyi ugr.	4	20, 71, 11	
4	Hévíz kút	5	2, 11, 50	SZÉGEZ, ÁTRÁKO VÁ-TÖL:
5	3. Szégy. Szégy. pa.	6	2, 11, 50	5.22 6.38 6.58 7.45 8.10 28
6	4. Páncsa Föld, Vá.	7	—	13.37 13.30 15.19 16.40
7	5. SZÉGEZ, ÁTRÁKO VÁ.			

**Sebmagyarázat:**

7. mekkanapoken közkedik.

*Ez az autóbusz-menetrend 1969. június  
1-én lépett életbe.*

*Szegeden az országban elsőként 1971. november 7-től közlekedtek a helyi autóbuszjáratok decentrumonként szervezett formában. Az átrakói járat száma ekkor 13-ról 72-re változott.*

420-3426									
3420 Szeged - Öttömös - Pusztamérges - Kiskunhalas									
		Km		Idő, Az ÖZP Sínei		1937 - 1938		1938	
0313	04	14	24	34	44	54	64	74	84
13:00	15:00	17:00	19:00	21:00	23:00	25:00	27:00	29:00	31:00
13:14	15:14	17:14	19:14	21:14	23:14	25:14	27:14	29:14	31:14
13:28	15:28	17:28	19:28	21:28	23:28	25:28	27:28	29:28	31:28
13:38	15:38	17:38	19:38	21:38	23:38	25:38	27:38	29:38	31:38
13:50	15:50	17:50	19:50	21:50	23:50	25:50	27:50	29:50	31:50
13:57	15:57	17:57	19:57	21:57	23:57	25:57	27:57	29:57	31:57
14:07	16:07	18:07	20:07	22:07	24:07	26:07	28:07	30:07	32:07
14:17	16:17	18:17	20:17	22:17	24:17	26:17	28:17	30:17	32:17
14:27	16:27	18:27	20:27	22:27	24:27	26:27	28:27	30:27	32:27
14:37	16:37	18:37	20:37	22:37	24:37	26:37	28:37	30:37	32:37
14:47	16:47	18:47	20:47	22:47	24:47	26:47	28:47	30:47	32:47
14:57	16:57	18:57	20:57	22:57	24:57	26:57	28:57	30:57	32:57
15:07	17:07	19:07	21:07	23:07	25:07	27:07	29:07	31:07	33:07
15:17	17:17	19:17	21:17	23:17	25:17	27:17	29:17	31:17	33:17
15:27	17:27	19:27	21:27	23:27	25:27	27:27	29:27	31:27	33:27
15:37	17:37	19:37	21:37	23:37	25:37	27:37	29:37	31:37	33:37
15:47	17:47	19:47	21:47	23:47	25:47	27:47	29:47	31:47	33:47
15:57	17:57	19:57	21:57	23:57	25:57	27:57	29:57	31:57	33:57
16:07	18:07	20:07	22:07	24:07	26:07	28:07	30:07	32:07	34:07
16:17	18:17	20:17	22:17	24:17	26:17	28:17	30:17	32:17	34:17
16:27	18:27	20:27	22:27	24:27	26:27	28:27	30:27	32:27	34:27
16:37	18:37	20:37	22:37	24:37	26:37	28:37	30:37	32:37	34:37
16:47	18:47	20:47	22:47	24:47	26:47	28:47	30:47	32:47	34:47
16:57	18:57	20:57	22:57	24:57	26:57	28:57	30:57	32:57	34:57
17:07	19:07	21:07	23:07	25:07	27:07	29:07	31:07	33:07	35:07
17:17	19:17	21:17	23:17	25:17	27:17	29:17	31:17	33:17	35:17
17:27	19:27	21:27	23:27	25:27	27:27	29:27	31:27	33:27	35:27
17:37	19:37	21:37	23:37	25:37	27:37	29:37	31:37	33:37	35:37
17:47	19:47	21:47	23:47	25:47	27:47	29:47	31:47	33:47	35:47
17:57	19:57	21:57	23:57	25:57	27:57	29:57	31:57	33:57	35:57
18:07	20:07	22:07	24:07	26:07	28:07	30:07	32:07	34:07	36:07
18:17	20:17	22:17	24:17	26:17	28:17	30:17	32:17	34:17	36:17
18:27	20:27	22:27	24:27	26:27	28:27	30:27	32:27	34:27	3





**314 Szege-d-érák-Kunhalom-Halasteli iskola**

1974. május 26-tól érvényes menetrendje.

Szege-d-érák	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Szege-d-érák	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45
Kunhalom	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55
Halasteli iskola	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05
Szege-d-érák	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45
Kunhalom	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55
Halasteli iskola	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05

**314 Halasteli iskola-Kunhalom-Szege-d-érák**

Szege-d-érák	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Szege-d-érák	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45
Kunhalom	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55
Halasteli iskola	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05
Szege-d-érák	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45
Kunhalom	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55
Halasteli iskola	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05

**314a Szege-d-érák-Kunhalom-Pusztamér**

Szege-d-érák	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Szege-d-érák	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45
Kunhalom	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55
Pusztamér	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05
Szege-d-érák	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45
Kunhalom	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55
Pusztamér	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05

**314a Pusztamér-Kunhalom-Szege-d-érák**

Szege-d-érák	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Szege-d-érák	10:10	10:15	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45
Kunhalom	10:20	10:25	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55
Pusztamér	10:30	10:35	10:40	10:45	10:50	10:55	11:00	11:05
Szege-d-érák	11:10	11:15	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45
Kunhalom	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55
Pusztamér	11:30	11:35	11:40	11:45	11:50	11:55	12:00	12:05

119. ábra  
A kisvasút 1974. május 26-tól érvényes menetrendje.

120. ábra  
A Forgalmatszervező Bizottság több ülésen foglalkozott a kisvasúttal.  
Megvitatták a vizsgálat eredményeit, összegezték a tapasztalatokat, véleményeket, javaslatokat.

Magyar Államvasutak  
Igazgatósága Szege-d  
Forgalmatszervező Bizottsága  
Titkárság 285/1973. sz.

#### M e g h i v ó

A Csongrád Megyei Forgalmatszervező Bizottság  
1973. október hó 16-án /kedden/ 10. órákor  
tartandó ülésére.

A Bizottsági ülés színhelye: Szege-d vasútállomás  
Kulturterme.

**Tárgy:** 1./ Tájékoztató a Szege-d MÁV. Kisvasutak kisforgalmu vonalainak megszüntetéséről, a személy és áruszállítás közútra tereléséről.

**Tartás:** Kiss Károly vasutigazgató, a Forgalmatszervező Bizottság elnöke

2./ A kisforgalmu vasutovonal helyszíni bejárása külön motörvonattal.

3./ Észrevételek, tapasztalatok. /Ásotthalom/

Kérjük szíves megjelenését és a helyes közlekedéspolitikai döntés meghozatalához szíves segítségét.

Szege-d, 1973. október hó 11.

Elvtársi Üdvözléssel:

vasutigazgató





$\frac{d}{dt}$

10

1.  
 2.  
 3.  
 4.  
 5.  
 6.  
 7.  
 8.  
 9.  
 10.  
 11.  
 12.  
 13.  
 14.  
 15.  
 16.  
 17.  
 18.  
 19.  
 20.  
 21.  
 22.  
 23.  
 24.  
 25.  
 26.  
 27.  
 28.  
 29.  
 30.  
 31.  
 32.  
 33.  
 34.  
 35.  
 36.  
 37.  
 38.  
 39.  
 40.  
 41.  
 42.  
 43.  
 44.  
 45.  
 46.  
 47.  
 48.  
 49.  
 50.  
 51.  
 52.  
 53.  
 54.  
 55.  
 56.  
 57.  
 58.  
 59.  
 60.  
 61.  
 62.  
 63.  
 64.  
 65.  
 66.  
 67.  
 68.  
 69.  
 70.  
 71.  
 72.  
 73.  
 74.  
 75.  
 76.  
 77.  
 78.  
 79.  
 80.  
 81.  
 82.  
 83.  
 84.  
 85.  
 86.  
 87.  
 88.  
 89.  
 90.  
 91.  
 92.  
 93.  
 94.  
 95.  
 96.  
 97.  
 98.  
 99.  
 100.

12  
11  
10  
9  
8  
7  
6  
5  
4  
3  
2  
1

A felmérés kocsisál és feketé összetételét, valamint az egyéb költségeket feltüntetjük, ezért a vállalatok által megadott adatok alapján átlagos költség meghatározása nem a TÚZEP Vállalat részéről. A TÚZEP ezzel kapcsolatos felhívásunkra még nem válaszolt.

Még kell említeni, hogy a MESSZOV és a KÖRÖS szociális támogatást megadott problémáink megoldásához. A SZÓVOSZ tudomásunk szerint a VOLÁN Trösztnek kérte, hogy kötelezzék a 10. sz. VOLÁN Vállalattól a lerakás átvállalására. Ha ez megtörténne, eredményes lenne még nem tudjuk.

Mindenzen problémák miatt bizony nem kis nosztalgiaiával gondolunk a kivasútra, amely megkínált bennünket ettől a nem kevés gondtól.

Köszönöm,  
Mészáros György

\_\_\_\_\_



128. a) ábra  
Szeged átrakó pályaudvar  
felvételi épülete.



128. b) ábra  
Motorszín Szeged  
átrakó pályaudvaron.



128. c) ábra  
Szeged átrakó vágány-  
hálózatának egy részlete.



128. d) ábra  
A szegedi átrakóvágányok.





129. a) ábra  
Hattyas-telep megállóhely.



129. b) ábra  
Szabadkai út megállóhely.



129. c) ábra  
Útban Kunhalom felé a vasúti aluljáró előtt.



130. a) ábra  
Szentmihálytelek állomás.



130. b) ábra  
Kunhalom, elágazó állomás.



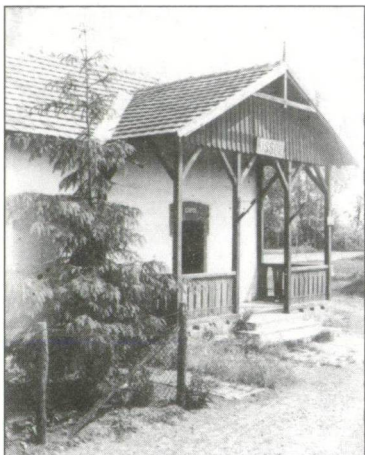
130. c) ábra  
Feketeszél megállóhely.



131. a) ábra  
Széksóstó állomás.



131. b), c) ábra  
Mórahalom állomás.



131. d), e) ábra  
Kissor állomás.





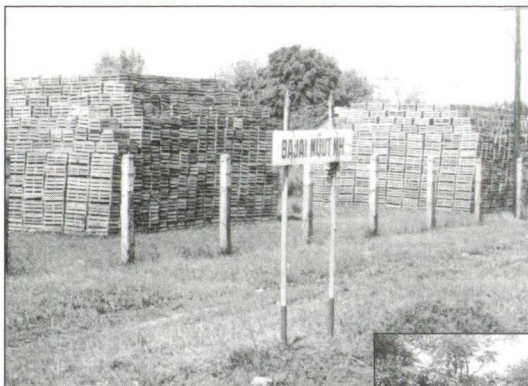


132. a) ábra  
Dobó iskola megállóhely.



132. b), c) ábra  
Ásotthalom állomás felvételi épülete és a  
vágányhálózat egy részlete.

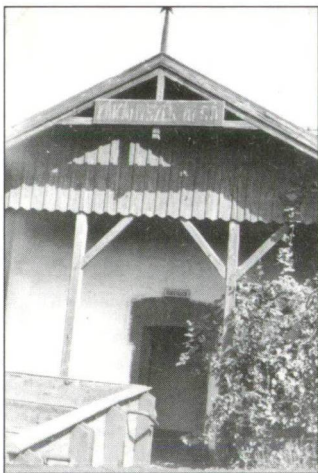




133. a) ábra  
Bajai út megállóhely.



133. b) ábra  
Domaszék állomás.



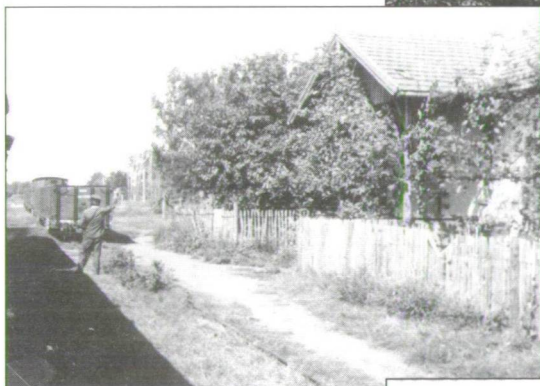
133. c) ábra  
Zákányszék-alsó állomás.



133. d) ábra  
Szögihegy megállóhely.



134. a) ábra  
Zákányszék állomás.



134. b), c) ábra  
Zákányi iskola állomás.

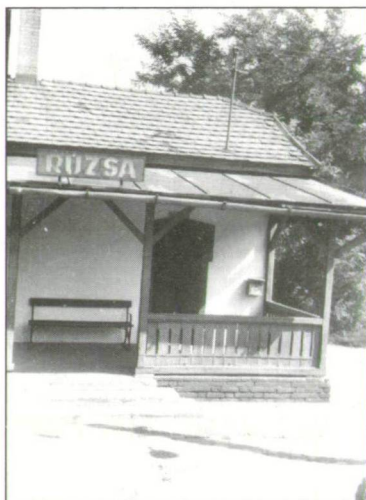


134. d) ábra  
Vágó megállóhely.





135. a) ábra  
Jakushegy megállóhely.



135. b), c), d) ábra  
Ruzsa állomás felvételi épülete és a  
vágányhálózat egy részlete az  
áruraktárral.

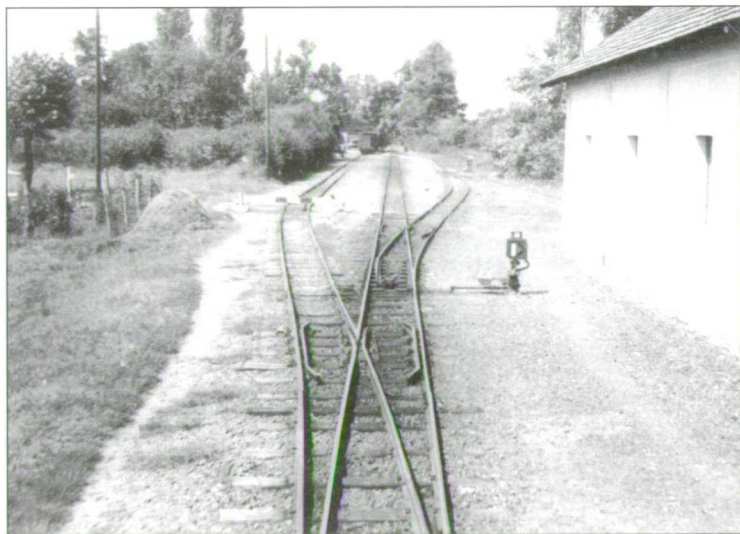


135. e) ábra  
Ruzsa állomás mellett áll az előd  
(a lovaskocsi) és az utód (az autóbusz).





136. a) ábra  
Pusztamérges állomás  
felvételi épülete.



136. b) ábra  
Pusztamérges állomás vágányhálózatának egy részlete.



*136. c) ábra  
A rakodóvágány és a rakodóterület a pusztamérgesi állomáson*



*136. d) ábra  
Motorszín Pusztamérgesen.*

# Tartalom

A közúti közlekedés szervezése és problémái a hatvanas években .....	5
A közúti közlekedés helye és szerepe a gazdaságirányítás új rendszerében (1965-1970) .....	32
A hőskori munkaverseny áttekintése .....	70
A gépjárművezető-képzés története az 1970-es évekig .....	93
A szellemi és szakipari dolgozók oktatásának és képzésének története az 1970-es évekig .....	117
Megemlékezés a szegedi kisvasútról .....	145

8485

ko

~ 3000,-



**B** 190721

Kiadta: Belvedere Meridionale  
6725 Szeged, Hattyas sor 10.  
belvedere@jgytf.u-szeged.hu  
www.belvedere.meridionale.hu  
Felelős kiadó: Szegfű László  
Kiadóvezető: Jancsák Csaba  
Borítóterv: Majzik Andrea  
Műszaki szerkesztő: Forró Lajos  
Nyomta: Bába Nyomda

ISBN 963 9573 02 7



Az EMKE Kft. a közösségi közlekedés bevétel-beszedési és információs eszközeinek országos gyártója és szervizelője.

Az EMKE Kft. az 1991. évtől magyarországi tervezéssel, fejlesztéssel készíti a közösségi közlekedés jegykiadó, jegyellenőrző, jegykezelő és információs eszközeinek, valamint bevételgyűjtő és beléptető rendszereinek terveit, működtető szoftvereit, Magyarországon végi a gyártást. Az 1999. évtől EN ISO 9001 minőségbiztosítási, majd 2000. évtől ISO 9001:2000 minőségirányítási rendszert alkalmaz valamennyi tevékenységére.

### *Főbb termékek:*

- **Járműfedélzeti jegykiadó pénztárgép** jegy-bérlet nyugta, vagy számla adáshoz vonalkódos vagy érintkezés nélküli elektronikus utazási kártya formájú bérletkezeléssel, elektronikus pénztárca használatával, diákigazolvány elfogadással.
- **Elővételi pénztári pénztárgép** nyugta- vagy számlakiadásra manuális vagy vonalkódos bérletváltó kártya vezérléssel, elektronikus utazási kártya bérlet-megújítási lehetőséggel, elektronikus pénztárca használatával, diákigazolvány elfogadással, hagyományos papíralapú bérlet gépi kitöltésével.
- **HEFEJE előreváltott jegykezelő készülék**, amely kizárja a jegy ismételt felhasználását, mert a jegy anyagának ellenőrzésére képes.
- **Járatszám kijelző** helyijáratí autóbúszok vonalszámának kijelzésére.
- **Akusztikus és vizuális helyijáratí járműfedélzeti utastájékoztató berendezés.**
- **Helyijáratí fedélzeti jegy-bérlet ellenőrző és adatgyűjtő rendszer.**

## **EMKE Kft.**

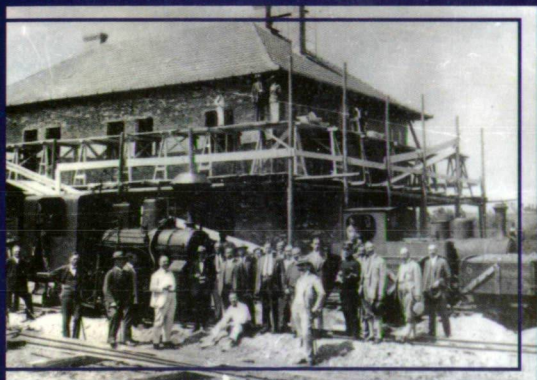
Szeged, Kenyérgyári út 4.

Tel./Fax: (62) 475-956

E-mail: [emkekft@emkekft.hu](mailto:emkekft@emkekft.hu)

Honlap: [www.emkekft.hu](http://www.emkekft.hu)





Engi József évtizedek óta kutatója a magyar és a szegedi közlekedés történetének. A téma iránti elhivatottságát bizonyítja az általa összegyűjtött hatalmas történeti anyag, valamint számos tabló, cikk és tanulmány. Most ezekből kap ízelítőt a kedves olvasó.

A szerző második, legújabb tanulmánykötete betekintést enged – folytatva az előző kötetében tárgyalt témát – a magyar közlekedés 1945 utáni szervezési, vezetési struktúrájába, a közlekedési munkaverseny történetébe, de ugyanígy megismerkedhetünk a korszak gépjárművezetőinek képzésével is. Végül a kötet egy rövid tanulmánnyal emlékezik a 1970-es években megszűnt szegedi kisvasútról is, mely írás mellékleteként számos egyedi, másutt még nem publikált fotót, illusztrációt láthat a tisztelt olvasó.

**BELVEDERE**  
MERIDIONALE  
*emke*